Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

30 175 Luchtkwaliteit

Nr. 236

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 30 maart 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 11 februari 2016 overleg gevoerd met Staatssecretaris Dijksma van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 20 november 2015 betreffende de uitvoering van het Meerjaren Programma Geluidsanering (MJPG) (Kamerstuk 32 252, nr. 56);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 januari 2016 betreffende de nalevingsverslagen geluidproductieplafonds langs rijkswegen en spoorwegen (Kamerstuk 32 252, nr. 57);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 03 februari 2016 betreffende de beleidsdoorlichting geluid (Kamerstuk 32 861, nr. 17);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 november 2015 betreffende het Actieplan Luchtkwaliteit (Kamerstuk 30 175, nr. 223);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 december 2015 betreffende de Aanbieding van de zesde rapportage over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) (Kamerstuk 30 175, nr. 224);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 december 2015 betreffende de voortgang van de uitvoering van de motie Van Veldhoven c.s. (Kamerstuk 34 000-XII, nr. 35) inzake de transitie naar zero emissie busvervoer (Kamerstuk 23 645, nr. 611);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 januari 2016 met een reactie op het GGD-rapport Overlast door houtrook (Kamerstuk 28 089, nr. 31);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 januari 2016 betreffende de uitvoering Motie Bisschop en Dik Faber over professionaliseren van de TacRav (Kamerstuk 33 037, nr. 175).**

kst-30175-236
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De waarnemend griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Jansma

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Cegerek, Remco Dijkstra, Houwers, Van Dekken, Van Tongeren en Van Veldhoven,

en Staatssecretaris Dijksma van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 14.00 uur.

De **voorzitter**: Ik heet de Staatssecretaris en haar ambtelijke staf van harte welkom. Ook heet ik het publiek op de publieke tribune en de mensen die het debat via internet volgen van harte welkom, evenals de gewaardeerde woordvoerders. Ik wil met hen afspreken dat zij in eerste termijn een spreektijd hebben van welgeteld vijf minuten met een tweetal interrupties. De heer Wassenberg van de Partij voor de Dieren heeft zich afgemeld voor dit algemeen overleg.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Voorzitter. In ons milieubeleid moeten we gezondheid centraal stellen. Daarbij is aandacht voor luchtkwaliteit essentieel. Volgens het RIVM zit luchtvervuiling in de top drie van oorzaken van gezondheidsverlies in Nederland. De lucht wordt weliswaar steeds schoner, maar is nog steeds niet schoon genoeg. Wat de Partij van de Arbeid betreft is er meer actie en meer ambitie nodig voor gezonde lucht. We zijn daarom blij dat de Staatssecretaris het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) verlengt tot de invoering van de Omgevingswet in 2018. Daarnaast ligt er ook een Actieplan Luchtkwaliteit. Wij zien dit als een eerste stap van een plan voor betere luchtkwaliteit waarnaar de PvdA bij de begrotingsbehandeling heeft gevraagd. Zojuist hebben we een petitie ontvangen van milieuorganisaties waarin gepleit wordt voor een actieplan voor gezonde lucht. Het gaat om meetbare streefwaarden, een tijdsplanning met tussentijdse toetsmomenten en een bijbehorend maatregelenpakket. Wat ons betreft ziet het er goed uit. Wil de Staatssecretaris onderzoeken of dit past bij het nieuwe Actieplan Luchtkwaliteit? Over het actieplan hebben we nog een aantal vragen. Is dit een landelijk dekkend plan? Zijn naast de gemeenten ook provincies betrokken als partner in het nieuwe plan? Ik zou zeggen: betrek ook de provincies erbij, want samen sta je sterker dan ieder voor zich.
Europa houdt toezicht op onze luchtkwaliteit. Daarom hebben we een NSL en een Actieplan Luchtkwaliteit nodig. Nederland blijkt niet geheel te voldoen aan de eisen die Europa oplegt. Zou de Staatssecretaris willen aangeven of dit klopt? Zo ja, is er een kans dat Nederland een boete krijgt voor het niet voldoen aan de milieunormen?
Ik kom op de milieuzones. Wij zijn blij met de uitspraak van de rechter waarin de gemeente Utrecht haar gelijk krijgt. Onlangs is door de VVD een motie ingediend over een verbod op deze milieuzones. Ik ga er, ook gezien de uitspraak van de rechter, van uit dat deze motie nu van tafel gaat. Kan de Staatssecretaris hierop reageren? Wil de Staatssecretaris ook bekijken wat de mogelijkheden zijn voor een betere aanduiding van milieuzones? Er is veel ergernis over verkeersborden. Hoe zou zij daar verbetering in kunnen brengen?
Naar aanleiding van de recente maximumsnelheidsverhoging bleek er onenigheid te zijn over de cijfers van TNO, RIVM en onderzoeksbureau Tauw over de impact op de luchtkwaliteit. Wat klopt hiervan?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Er is een motie aangenomen in de Kamer. Er worden iedere week moties aangenomen in de Kamer. Dat gaat bij meerderheid. Is de PvdA er voorstander van om oproepen die de Kamer bij motie doet, te negeren en naast ons neer te leggen?

De **voorzitter**: Dat is een meer procedurele vraag.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Helaas heeft deze motie met steun van de SP een meerderheid gehaald. Als zij echter niet uitvoerbaar is, horen wij graag van de Staatssecretaris wat zij hieraan gaat doen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Kan mevrouw Cegerek aangeven waarom mijn motie niet uitvoerbaar zou zijn? Is dat aan haar omdat zij het er niet mee eens is? Of is er een meerderheid van de Kamer die dat bepaalt en laat zij het gewoon aan het kabinet om daar verder mee om te gaan?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Ook de meerderheid van de Kamer hoort zich te houden aan wet- en regelgeving. Als er een uitspraak van de rechter ligt waaruit blijkt dat die motie niet uitvoerbaar is, dan ga ik ervan uit dat we een dergelijke motie niet gaan uitvoeren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De vraag is eigenlijk wat voor de PvdA het referentiepunt is. Zijn dat de Europese normen die een politiek compromis zijn, zodat ook Tsjechië en Hongarije eraan kunnen voldoen? Of zegt de PvdA, met D66, dat het gezondheidseffect van de luchtkwaliteit op mensen de basis en de toetssteen moet zijn van ons beleid?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Het gaat uiteindelijk natuurlijk om het effect. Zoals ik al eerder heb aangegeven, stellen wij de effecten op de gezondheid centraal.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat is heel mooi. Dan hoop ik de PvdA aan mijn zijde te vinden als ik een motie ga indienen om dat ook écht centraal te stellen. Voor fijnstof zie je namelijk dat de Europese norm meer dan twee keer zoveel toestaat dan volgens de Wereldgezondheidsorganisatie een gezonde situatie zou zijn. We zullen er niet meteen morgen zijn, maar dat moet wel de richting en de toetssteen zijn. Onderschrijft de PvdA dat?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): De discussie over de Europese normen en de normen voor de Wereldgezondheidsorganisatie komt bij elk AO Leefomgeving weer terug. Wat ons betreft moeten we steeds meer naar die normen toe. Die zorgen ervoor dat we gezonde lucht hebben, dus niet dat de lucht schoner wordt, maar ook dat we een luchtkwaliteit hebben waarbij gezondheid centraal gesteld wordt. In die zin steunt de PvdA die lijn van D66, maar we hebben ook eerder bij de behandeling van de Kamerbrief over de modernisering van het milieubeleid gezegd dat we de gezondheid centraal moeten stellen. Daarbij hoort ook de luchtkwaliteit centraal te staan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Op een pakje aspirine staat dat je er maximaal zes moet innemen. Daarmee wordt echter niet bedoeld dat je er elke dag zes moet slikken. Je ziet bij veel milieunormen dat er als volgt geredeneerd wordt: de norm is nog niet helemaal vol, dus we kunnen nog een beetje doorgaan tot we ertegenaan zitten. Dat geldt bijvoorbeeld voor 130 km/u rijden op sommige wegen. Hoe kijkt de PvdA daartegenaan? GroenLinks zegt: hoe verder je onder die norm zit, hoe beter. Je gaat een maatregel niet veranderen om vervolgens weer net onder het maximum te kunnen zitten. Vindt de PvdA dat ook of vindt zij dat je steeds moet mikken op de maximale toegestane waarde wat betreft bijvoorbeeld luchtkwaliteit?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): De snelheidsverhoging heeft de PvdA niet bedacht. We zijn daar niet blij mee, ook omdat het gevolgen heeft voor de

luchtkwaliteit. Ik benadruk nog maar eens dat het om de gezondheid gaat. De Minister heeft eerder al aangegeven dat de snelheid omhoog mag waar het kan, maar waar het niet kan en het gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit, voeren we de snelheid niet op. In die zin zijn de milieunormen die we hebben vastgesteld ook leidend voor ons.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dit is een beetje squaring the circle.

De **voorzitter**: Wat in het Nederlands zoveel betekent als?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De vierkantswortel trekken uit een cirkel? Het gaat om twee dingen die je niet met elkaar kunt verenigen. Aan de ene kant hoor ik de PvdA zeggen dat gezondheid leidend moet zijn. Bij fijnstof is er geen absoluut veilig niveau. Daarvoor geldt: hoe minder hoe beter. Aan de andere kant hoor ik de PvdA zeggen dat het nog moet kunnen als je nog net onder de norm zit. Welke van de twee geeft bij de PvdA de doorslag? Kiest zij voor wat het beste is voor de gezondheid of voor het opvullen van de milieugebruiksruimte, zoals dat heet? Daarmee mik je op de maximaal toelaatbare hoeveelheid fijnstof, ultrafijnstof of NO_x. Wat vindt de PvdA nou belangrijker?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): We moeten vooral realistisch blijven. Vandaar dat ik de Staatssecretaris vraag om in dit geval met een second opinion te komen wat betreft betrouwbare cijfers. De snelheidsverhoging is nu doorgevoerd. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat er een cijferdiscussie is. Ik wil dus graag weten wat dit voor impact heeft op de luchtkwaliteit.
Zoals ik net zei, hebben we gezien dat de cijfers van TNO, RIVM en het onderzoeksbureau Tauw niet met elkaar overeenstemmen. Vandaar dat we graag een second opinion willen van de Staatssecretaris. Ook willen we weten of er voldoende meetpunten zijn om de daadwerkelijke impact op de luchtkwaliteit goed te kunnen volgen. Ik denk dat dit ook een antwoord is op de vraag van mevrouw Van Tongeren. Onze meetpunten zijn namelijk van belang. Het gaat niet alleen om een goed meetsysteem, waarbij de kwaliteit van belang is, maar ook om de vraag op welke punten wij daadwerkelijk meten.
Wat betreft geluid blijkt dat er meer geld nodig is voor de saneringsaanpak. Wij vragen ons af hoe de Staatssecretaris binnen het taakstellend budget gaat prioriteren. Er is nu iets minder dan 900 miljoen begroot, maar er blijkt meer geld nodig te zijn. Ook willen we weten of dit als tegenvaller gaat leiden tot het schrappen van projecten buiten de Randstad. Zijn deze projecten gerelateerd aan de snelheidsverhoging naar 130 km/u?
We zijn blij dat de Staatssecretaris uitvoering geeft aan de motie over houtstook die ik in december heb ingediend. Zij gaat dus kijken naar problemen en oplossingen. Ik ga ervan uit dat het Platform Houtstook, dat pas is opgericht, hier snel mee aan de slag gaat. Er moet bekeken worden waar winst te behalen valt als het gaat om voorlichting, beleid, wetgeving en vergelijkingen met andere landen. In Duitsland kan de schoorsteenveger de schoorsteen verzegelen als er verkeerd gestookt wordt. Die treedt dus op als een soort handhaver. Dat systeem kennen we in Nederland niet. In Nederland kan niemand bij de schoorsteen om te testen of er verkeerd gestookt wordt. Ik heb het hier overigens over situaties bij mensen die ernstige gezondheidsklachten ondervinden. Ik wil daarbij ook aandacht vragen voor binnenlucht. Binnenlucht wordt wel voor de stoker beschermd, maar niet voor degene die overlast ondervindt. Er zijn verschillende casussen waarnaar binnen dat platform bij de uitwerking van de motie gekeken kan worden. Wat sfeervol kan zijn voor de een, kan de sfeer voor de ander enorm verpesten. Het gaat de PvdA dus niet om de

sociale stokers, want daar wordt al voldoende voor geregeld, maar om de overlast die veroorzaakt wordt door de asociale stokers.

De **voorzitter**: Uw tijd voor deze termijn is op. U wordt echter geholpen door de heer Houwers die een vraag voor u heeft.

De heer **Houwers** (Houwers): Dat geeft mevrouw Cegerek wat extra spreektijd. Kan zij mij uitleggen wat het verschil is tussen een sociale stoker en een overlast veroorzakende stoker? Ik zou het interessant vinden om van haar te vernemen waar we precies die grens leggen. Is 1 keer of 25 keer per winter stoken sociaal? Wil ze mij dat verschil eens uitleggen?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Er zijn stokers die een paar uur per dag hun kachel aansteken en er voor de sfeer gebruik van maken. Er zijn echter ook stokers die dag in, dag uit hun huis ermee verwarmen of in de tuin een soort kachel hebben die niet voldoet aan Europese wet- en regelgeving, waarvan de buren heel veel last hebben. Ik kan me er wat bij voorstellen. Ik heb de afgelopen tijd veel reacties gekregen. Er zijn mensen die een houtkachel hebben met een goed label en die op een goede plek is geplaatst, maar waarbij de rook van de kachel in de slaapkamer van de kinderen van de buren komt. Dan gaat het om de kwaliteit van de binnenlucht in het huis van de buren. Wat doe je daaraan? Dat is heel vervelend voor de mensen die daar dag in, dag uit last van hebben. Ik wil bekijken wat we kunnen doen als mensen geen gehoor bij elkaar vinden en als mensen last van elkaar hebben.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik ben er geen voorstander van om alles vast te leggen in regels. Wat mevrouw Cegerek wil, valt misschien vast te leggen in een AMvB, en verder met wat normaal gezond burenoverleg. «Naoberschap» noemen we dat bij ons in de Achterhoek. Je kunt daar met elkaar best wat aan doen. Als 100 mensen 5 uur per dag voor de gezelligheid hun kachel stoken, dan hebben zij een uitstoot die groter is dan de 3 mensen die het ding voor hele dagen gebruiken. Als je dat naast elkaar zet, gaat het toch om het effect op de lucht? Dan is het toch niet van belang of men voor het sociale aspect stookt of omdat men zuiniger wil stoken? Ik begrijp dat verschil nog steeds niet.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Het gaat ook om de overlast die het veroorzaakt in de omgeving. Sommige mensen stoken dag in, dag uit. Dat kan heel vervelend zijn en ook gevolgen hebben voor de gezondheid van mensen in de omgeving. Daar willen we aandacht voor. In december hebben we daar ook een motie over ingediend. De casussen zijn vrij breed. Ik wil dus ook aandacht vragen voor beleid of wetgeving. Hoe kijken we naar binnenlucht? Ik wil graag dat er door het platform gekeken wordt naar verschillende problemen. De strekking van de motie was ook: kijk naar de problemen en mogelijke oplossingen. Die hoeven niet altijd heel ingewikkeld te zijn. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat het gebruik van houtkachels toeneemt, ook in ecowijken. Wat voor de een heel sfeervol kan zijn, kan voor de ander de sfeer verpesten. Dat moeten we niet willen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Laat ik maar meteen met de deur in huis vallen. De cruciale vraag van dit debat is: wat is schone lucht het kabinet waard? Ik ben net als de collega's wel een beetje met stomheid geslagen over hoever we gaan met de normopvulling, vooral wat betreft de 130 km/u. Er moeten zelfs gemeenten naar de rechter stappen om gezonde lucht voor de eigen burgers veilig te stellen. We houden vast aan een Europese norm waarvan we weten dat die niets te maken heeft met de normen die echt gaan over de gezondheid van onze burgers. Voor D66 moet de gezondheid centraal staan in het beleid. Ik

weet dat deze Staatssecretaris heel erg hecht aan een goede verhouding met de decentrale overheden. Gisteren gaf zij nog aan dat dit onderdeel is van haar bestuursstijl. Dan moet het haar toch ook pijn doen dat het kabinet met een motie van de coalitie in de hand de bestuurlijke afspraken met een aantal gemeenten langs de A2 breekt, waardoor ook zij weer naar de rechter moeten stappen. Dat kan niet de stijl zijn waar deze Staatssecretaris voor staat.
Dan de berichtgeving van afgelopen vrijdag: TNO en RIVM trekken de berekeningen in twijfel van het door het kabinet ingehuurde adviesbureau dat moest vaststellen waar er 130 km/u kon worden toegestaan. Over zoiets mag natuurlijk geen enkele twijfel bestaan. Het kan of het kan niet. Als het niet kan, moeten we het niet doen. D66 roept het kabinet op om TNO en RIVM zo snel mogelijk een onafhankelijke herberekening te laten uitvoeren. We zouden ook graag willen dat de Gezondheidsraad gevraagd wordt om een advies uit te brengen over het luchtkwaliteitsbeleid zoals dat op dit moment gevoerd wordt. Daarbij moeten we het niet relateren aan de vraag of het binnen de Europese norm past, maar aan de gezondheidseffecten van de manier waarop we de norm nu hanteren.
Het is helemaal niet zo goed gesteld met de gezonde lucht in Nederland, hoewel sommige partijen ons dat wel willen doen geloven. Gezonde lucht is geen lucht die voldoet aan een Europese norm die is vastgesteld op een politieke grens waarin ook Bulgarije nog mee kon komen. De gevolgen van het dieselschandaal zullen hun weerslag krijgen in de prognoses voor de luchtkwaliteit. Wat gaat dat betekenen voor alle mooie voorspellingen dat bijvoorbeeld nog maar 12 kilometer weg boven de grenswaarde van de stikstofdioxide ligt in 2015? Het RIVM schrijft nu al in zijn monitoringsrapportage – helaas is dat onvermeld gebleven in de oplegbrief van de Staatssecretaris – dat het verwachte aantal NO_2-overschrijdingen in 2015 ten opzichte van 2013 ongeveer 30% hoger ligt dan in 2013. We gaan dus van 1.400 naar 1.900 mogelijke overschrijdingen. Dat zijn dus 1.900 punten die zo dichtbij de kritische grens liggen dat je ervan uit mag gaan dat ze eroverheen gaan. En toch wordt er gezegd dat het maar 12 kilometer is. Zo'n belangrijke conclusie uit het rapport staat dan niet in de oplegbrief. Ik vind dat de communicatie met de Kamer gewoon helder moet zijn. Dingen moeten niet te rooskleurig worden voorgesteld. D66 maakt zich hier zorgen over; dat mag helder zijn. Graag krijg ik hierop een reactie.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Iedereen in Nederland is voor schone lucht. Echt iedereen. Ik ben nog niemand tegengekomen – ook zojuist op het Plein niet; ik heb ernaar gevraagd – die vieze lucht wil. Natuurlijk niet. Het gaat om onze normen en waarden. We willen schone lucht. Iedereen wil dat. Waar wil D66 eigenlijk naartoe? In wat voor land wil D66 straks leven? Wat stelt D66 nou concreet voor? Een norm is maar een norm. Hoever gaat zij daarin?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik zou willen dat de toon van de heer Dijkstra net zo fel was als hij spreekt over overschrijdingen van normen of over de effecten op de volksgezondheid. Ik ben overigens wel blij met deze passie en ik hoop dat we die naar de goede kant kunnen keren. De Wereldgezondheidsorganisatie heeft vastgesteld bij welke norm, dus bij welke hoeveelheid stoffen in de lucht, je zou kunnen spreken van lucht die nog gezond is. De normen die in Europa worden gehanteerd en waar Nederland, en met name de VVD, zich aan vasthoudt zijn twee tot tweeënhalf keer zo hoog. Dat is dus niet gezond. Ik ben echter heel blij met de toezegging van de heer Dijkstra dat hij ook gaat voor schone lucht. Dat zei hij net ook op het Plein. Ik heb dus hoge verwachtingen over de stappen die we als Kamer zullen kunnen maken, met de heer Dijkstra aan onze zijde. Anders was het namelijk alleen maar een praatje voor de vaak.

Inderdaad, niemand is tegen gezonde lucht, maar als je er echt vóór bent, moet je er ook wat aan doen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Dat is geen antwoord op mijn vraag. De WHO-normen waaraan mevrouw Van Veldhoven refereert, worden alleen gehaald in Finland en Estland. Laten daar nou net de meest depressieve mensen van heel Europa wonen. D66 speelt in op een gevoel. Ik zeg dat iedereen schone lucht wil. De VVD wil inderdaad schone lucht, maar we willen ook gewoon een beetje lekker kunnen leven. We willen ook een gezonde economie. Die dingen moeten met elkaar in balans zijn. Dat is het bij D66 niet. D66 creëert een probleem dat er niet is. Zij gooit zich met een soort moral high ground naar voren alsof D66 het alleenrecht heeft op schone lucht. Zij creëert daarmee een soort schijnoplossing voor een probleem dat er eigenlijk niet is. Zij geeft valse hoop aan mensen. Dat verwacht ik niet van een liberale partij die toekomstgericht is. Daarin stelt D66 mij echt teleur. Zij weet gewoon niet wat de gevolgen daarvan kunnen zijn. Een norm kan mevrouw Van Veldhoven niet noemen, want iedere norm en iedere uitstoot betekent gezondheidsschade. Waar gaan we naartoe? Gaan we toe naar een land waarin je niet meer mag autorijden, je niet meer je barbecue mag aansteken of je kinderen naar school mag brengen? Is dat het land waar D66 naartoe wil? Het is een soort Utopia om te denken dat je gezondheidsschade helemaal kunt uitbannen. Mevrouw Van Veldhoven heeft geen norm en zij heeft hier geen antwoord op.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven is wel bereid om een antwoord te geven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Zeker, voorzitter. De heer Dijkstra koppelt het kinderen naar school brengen aan depressie. Hij schetst een desastreus beeld dat niet geheel coherent en consistent is. Laat ik het echter bij de feiten houden. De Wereldgezondheidsorganisatie bekijkt bij welke hoeveelheid stoffen in de lucht je een effect op de volksgezondheid hebt dat je niet zou moeten willen. Als we een internationale organisatie met veel experts hebben die daar wat over zegt, lijkt het mij logischer om dat te volgen dan iets wat tweeënhalf keer zo hoog ligt. D66 wil dat dus centraal stellen. We zullen er niet meteen morgen zijn, maar we hebben een duidelijke stip op de horizon. En om nog even op die depressies terug te komen: de heer Dijkstra gaat met zijn partij voor de rijbeleving van de automobilist. Iedereen is graag snel op zijn bestemming, maar de ademnood van 1 miljoen mensen met long- en luchtwegaandoeningen die geraakt worden door de grotere overschrijdingen op het gebied van fijnstof, waar de heer Dijkstra voorstander van is, baart ons grote zorgen. Daar hebben wij meer zorgen over dan over de rijbeleving van de automobilist op een paar stukjes snelweg.
Naast de effecten op de luchtkwaliteit die we allemaal kennen, zijn er ook minder bekende vervuilers. Een van de wat minder bekende vervuilers zijn de giftige stoffen die vrijkomen bij houtverbranding. Een open haard is heel gezellig en de uitstoot daarvan kan prima beperkt zijn. Er is geen enkele reden om tegen mensen te zeggen dat zij geen open haard of kachel meer mogen. Sterker nog, in de context van de energietransitie wordt het nu zelfs gesubsidieerd. Maar het moet wel op de goede manier gedaan worden. Ik geloof, net als de Staatssecretaris, in de kracht van heldere voorlichting hierover. Ik geloof ook dat de gemeenten instrumenten hebben om bij ongunstige weersomstandigheden hun burgers te waarschuwen, zodat zij, als zij die dag ook nog in hun tuin willen werken, de gezelligheidskachel een dag niet aansteken. Graag hoor ik van de Staatssecretaris of dit klopt. Kan er misschien een koppeling gemaakt worden met de luchtkwaliteitapp die binnenkort gemaakt wordt? Kan ik de verzekering krijgen dat aan de subsidieregeling voor de houtkachelstook

ook een fijnstoffilterverplichting gekoppeld wordt? Juist heel moderne kachels blijken veel meer fijnstof uit te stoten. Als je dan toch subsidie geeft, geef dan subsidie op een goede kachel.
Ook over geluidshinder maak ik me zorgen. Ook geluid heeft grote effecten op de gezondheid van mensen. In de brief lees ik eigenlijk het volgende: het budget is op, dus we gaan prioriteren bij de knelpunten. Dat snap ik, maar verder gaan we kennelijk de wetgeving en de norm aanpassen zodat we weer aan de norm voldoen. We gaan dus de norm verwateren omdat we geld tekort hebben om de maatregelen te nemen. Dat kan niet de bedoeling zijn. Graag krijg ik hier een reactie van de Staatssecretaris op. Kan zij hier een gezondheidsdoorrekening op laten uitvoeren?
Laat ik afsluiten met iets positiefs. Ik ben heel blij dat het kabinet aan de slag is gegaan met zero emissie busvervoer. Wat is de laatste stand van zaken? Wordt een verlenging van de concessieduur mogelijk of is er nog steeds sprake van belemmeringen?
Ik lees ook dat de Ecodesignrichtlijn voor de kachels in 2020 van kracht wordt. Zou er een mogelijkheid zijn om dat naar voren te halen, zodat mensen die nu een nieuwe kachel aanschaffen er meteen een aanschaffen die de omgeving minder belast?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De VVD zegt dat de overheid geen geluksmachine is. Daar is echter wel een kleine uitzondering op, want het VVD-beleid om 130 km/u te gaan rijden op snelwegen is uitsluitend bedoeld om sommige automobilisten een klein geluksmomentje te geven. Ik kan namelijk geen enkele andere inhoudelijke beleidsreden vinden. Welk probleem lossen we daarmee op? We hebben al sinds jaar en dag een Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. De oorspronkelijke set maatregelen die we overeengekomen zijn toen dit opgezet werd, was een vrij uitgebreid pakket met mogelijkheden. Ik zou graag horen welke maatregelen die er toen in zaten, nu inderdaad uitgevoerd zijn en hun werk doen. De samenvattende monitor van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit geeft drie vrij belangrijke punten aan. Mevrouw Van Veldhoven had het er ook al over. Er is nog steeds een behoorlijk NO_x-overschrijding. Die had in 2015 opgelost moeten zijn. Wat gaan we subiet doen om ervoor te zorgen dat we dat op orde hebben? Fijnstof had al in 2011 opgelost moeten zijn. De oplegbrief zegt net wat anders dan de teksten zelf. Dat vind ik jammer en onnodig. Het onderzoeksbureau Tauw zegt dat 130 km/u net aan is en TNO en het RIVM zeggen dat de modellen niet zo precies zijn. Als je een kleine onzekerheidsmarge toepast – je weet niet wat het weer of de economie gaan doen – zit je er al overheen. Ik ben ook heel benieuwd naar de gedachten van de Staatssecretaris over een vraag die ik al eerder gesteld heb. Op een pakje aspirines staat dat je er maximaal zes mag innemen, maar iedereen weet dat het niet de bedoeling is dat je elke dag zes aspirines slikt. De maxima die wij stellen zijn toch niet bedoeld als streefwaarden? Bij fijnstof en ultrafijnstof, stoffen waarvan we weten dat er geen veilige grenswaarde is, moeten we toch mikken op alles wat lager is dan de grenswaarde?
Dan kom ik op het aanhoudende geruzie met gemeentes die voor hun bewoners proberen de luchtkwaliteitsnormen te halen. In de aangenomen motie-Van Veldhoven/Van Tongeren wordt de regering verzocht de gemeenten te betrekken bij in elk geval de maatregelen voor snelheden op de ringwegen rond steden. Ik ben benieuwd naar de uitvoering van die motie. Ik weet dat de rechter eraan te pas gekomen is om op een paar locaties de snelheid naar beneden te krijgen. Is er structureel overleg met de gemeente over die snelwegen? De motie vraagt namelijk om steeds met de gemeenten te overleggen of het lukt met de luchtkwaliteit.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik hoor mevrouw Van Tongeren voor de vierde of misschien wel vijfde keer spreken over de maximumsnelheid, de 130 km/u, en het zogenaamde VVD-beleid. Het is niet aan mij om het VVD-beleid te verdedigen, maar het is volgens mij kabinetsbeleid. Het is immers een Minister die dit doet. Mijn vraag aan mevrouw Van Tongeren is of zij op de hoogte is van de invloed die autogebruik en ander luchtvervuilend gebruik heeft qua percentages? Zij steekt namelijk enorm in op maatregelen tegen snelheidsverhogingen. Zij lijkt zich nogal af te zetten tegen de auto. Ik ben benieuwd of zij ook zo fanatiek is op andere luchtvervuilende activiteiten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dit geeft mij bijna aanleiding om mijn hele inbreng nog een keer te geven. Ik ben dol op auto's, vooral zolang ze elektrisch zijn, want dan heb je nul uitstoot en je hebt nauwelijks geluidsoverlast, want je hoort alleen de banden. Sommigen denken dat je minder uitstoot als je harder rijdt, omdat je dan sneller thuis bent en daardoor de motor minder lang aan hebt staan. Dat wist onze Minister-President helaas niet, net als een aantal VVD'ers en PVV'ers uit de Kamer. In werkelijkheid is het verschil tussen een auto die 120 km/u en 130 km/u rijdt 17% meer brandstofverbruik en navenant meer uitstoot op de maat van ons land. Daar zijn verschillende mooie modellen voor. Op Twitter hebben de Scheikundejongens een account. Zij leggen het allemaal heel precies uit. Dus als de heer Houwers het na wil lezen, dan staan daar alle cijfers. Iets wat makkelijke te vermijden is en geen inbreuk is op de persoonlijke levenssfeer van mensen, iets wat je kunt doen voor de gezondheid van mensen: ik vind dat je dat na moet streven. Die 130 km/u komt wel degelijk van de VVD. Het stond op een lijstje dat Wilders ooit eens opgesteld heeft toen hij nog lid van de VVD was als een van de dingen die de VVD dolgraag wilde bereiken.

De **voorzitter**: Dat is een antwoord op de vraag. Sterker nog, het is bijna een minicollege.

De heer **Houwers** (Houwers): Toch is het nog niet het begin van een antwoord op mijn vraag. Mevrouw Van Tongeren heeft het alleen maar over de auto en over wat daar anders aan zou moeten. Mijn vraag was of er ook andere maatregelen zijn die mevrouw Van Tongeren zich kan voorstellen bij andere gebruikers die luchtvervuiling kunnen bewerkstelligen. Daar hoor ik haar niet of nauwelijks over.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik wil er wel één noemen. Ik zal niet het hele GroenLinks-verkiezingsprogramma oplepelen, maar wij zijn bijvoorbeeld tegen binnenlandse vluchten. Luchtverkeer veroorzaakt ongelooflijk veel fijnstof, vooral bij dalingen en landingen. Wij zijn voor een netwerk van snelle treinen in West-Europa. Daar blijven we voor ijveren, ondanks de mislukking met de Fyra. Wij vinden het onnodig om in Nederland op te stijgen en weer te landen, gezien de maat van ons land. Het is slecht voor de luchtkwaliteit, dus daar heb ik ook een voorstel voor gelanceerd. En dat is slechts een van de vele voorbeelden.
Ik was bezig met het blokje over ruzie met gemeentes. Mijn eerste vraag ging over de uitvoering van de motie over overleg over 80 km/u op de ringwegen. Dat is een manier voor gemeenten om de luchtkwaliteit te beïnvloeden. De milieuzones voor vrachtwagens zijn heel succesvol geweest. Er zijn gemeenten aan het experimenteren met milieuzones voor auto's. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegenaan? Moeten gemeenten niet meer stevige instrumenten in handen hebben om de luchtkwaliteit beter te krijgen? We zijn ook eindeloos aan het steggelen met scooters. Gemeenten stellen 30 kilometerzones voor. Hoe wordt daarover gedacht vanuit het aspect luchtkwaliteit? En dan vraag ik in het bijzonder naar de plekken rond een luchthaven waar sprake is van ultrafijnstof, fijnstof,

maar ook van CO_2 en NO_x van het grondvervoer rond die luchthaven. Heeft een gemeente die daarvoor verantwoordelijk is, voldoende instrumenten om dat daadwerkelijk op orde te krijgen? Wat wil de Staatssecretaris doen om dit te stroomlijnen? Ik begrijp de klachten wel: als je het landelijk niet mogelijk maakt, gaat elke gemeente proberen er op een eigen wijze invulling aan te geven.
Mijn volgende vraag gaat over geluidsoverlast. We hebben met Atsma eindeloos geruzied over de gebruiksruimte die bij wegen en rail zou zitten. Ik zou graag willen weten hoeveel van de oorspronkelijke mensen – er waren er volgens mij 300.000 – die op een te zwaar geluidsbelaste locatie in Nederland wonen wat betreft de wegen, nog steeds op een te zwaar belaste locatie wonen. Ik weet dat er wat betreft rail heel hard gewerkt wordt en er vanwege de Betuwelijn nogal wat problemen zijn.
Mijn laatste vraag gaat over én geluid én lucht. Worden nu op al die vlakken de verschillende bronnen die dat veroorzaken bij elkaar opgeteld? Wordt voor Amsterdam de luchtvaart geteld bij de ring en bij de overlast die andere activiteiten veroorzaken?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. Ik heb het over lucht, geluid en geur. Ik begin met het meerjarenprogramma voor geluidsanering. We hebben een budget van 888 miljoen euro, maar we hebben nog 800 miljoen nodig. Hoe kan dat? Ik vind dat vreemd. Hoe kan het dat dit geld op of bestemd is, terwijl we nog maar de helft gedaan hebben? Waarom gebeurt het bovendien pas nu? Dat is eigenlijk wel laat, volgens mij. De nieuwe aanpak die de Staatssecretaris voorstelt is prioritering aan de hand van het budget. Dat steunen we, want het is natuurlijk nodig dat je daar je prioriteiten in stelt. Het valt me wel op dat het bij spoor drie keer zo hoog is. We hebben regelmatig werkbezoeken gebracht in het oosten, bij de lijn Arnhem-Rheden-Dieren. De mensen daar vragen zich af wat ze nou gekregen hebben. Met die vraag komen ze naar mij toe. Er zou geld zijn, maar ze hebben niets gezien. Zij willen weten hoe dat zit. Ik vind dat toch wel vreemd. Het is jammer als er verwachtingen worden gewekt die niet worden nagekomen.
Het Actieplan Luchtkwaliteit is een soort zoethoudertje voor de steden. Rotterdam en Amsterdam zijn de enige twee steden die nog problemen hebben, want Utrecht heeft die niet meer. Dat blijkt ook uit de feiten. Het mooie is dat wij met het huidige beleid – dit zeg ik ook richting mevrouw Van Veldhoven – de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie gaan halen. Het kost wat tijd, maar we gaan ze halen. Je moet natuurlijk altijd een balans hebben.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Ik heb nog een vraag over de geluidsanering. Ik deel de zorgen van de VVD over het budget dat te klein is. Het is iets minder dan 900 miljoen en er blijkt nog 800 miljoen nodig te zijn. Daarom heeft de PvdA ook gevraagd hoe de Staatssecretaris gaat prioriteren. Is de VVD net als de PvdA van mening dat het zonde is dat, gezien de beperktheid van het budget, veel van dit soort maatregelen voor onder andere geluid naar projecten gaan die gerelateerd zijn aan snelheidsverhoging, waaronder die naar 130 km/u? Als het budget te beperkt is, gaat het ook ten koste van projecten zoals die in Arnhem en omgeving. Daar kan het dan alvast niet aan ten goede komen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): We hebben een programma. Daar hangen we voor een bepaald jaar een bepaald budget aan. Nu evalueren we en zien we dat het geld op is en dat we nog eens bijna net zoveel nodig hebben. Ik vind dat raar. Ik vind dat we onze controlerende taak goed moeten uitoefenen. Ik heb gekeken naar de stukken. Voor lokaal beleid wordt het netjes uitgelegd, maar voor spoor moet ik het in een bijlage vinden. Ik wil graag weten hoe dat zit. Ik vraag me ook af hoe het zit met innovaties. We waren een keer bij een aannemer die in plaats van

geluidsschermen een soort tegel had die je langs de weg kon leggen, waardoor het geluid omhoog weerkaatste. Met een heel eenvoudige oplossing per vierkante meter had je geen geluidschermen meer nodig. Iedereen weet hoe duur geluidschermen zijn. Geven dit soort innovaties ook ruimte in het handboek voor Rijkswaterstaat?

De **voorzitter**: Is dit allemaal in antwoord op de vraag van mevrouw Cegerek?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Jazeker, want het geld dat we hebben, moeten we goed prioriteren. We moeten echter ook goed investeren. Innovaties zijn belangrijk. Als je met minder geld meer kunt bereiken, zijn we er natuurlijk.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Naar nu blijkt, gaat er best veel geld naar projecten die gerelateerd zijn aan de snelheidsverhoging. We zien dat we voor geluid heel veel beperkingen hebben. Bij luchtkwaliteit hebben we met hetzelfde te maken. Voor eerdere snelheidsverhogingen naar 130 km/u bleek, alles bij elkaar opgeteld, een budget nodig te zijn van 147 miljoen. Dat is veel geld. Voor geluid is gewoon veel geld nodig. Vindt de VVD het niet jammer dat zoiets als de snelheidsverhoging, die voor een beperkt aantal mensen van belang is, ten koste gaat van vele andere zaken rond luchtkwaliteit en geluidsoverlast? Omdat het budget beperkt is, kunnen we vele andere zaken en problemen niet oppakken omdat we overal de snelheid willen verhogen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik vind het saneren van geluidsgevoelige objecten belangrijk. Daarom hebben we daar een pot voor en gaan we prioriteren. Via innovatie kun je daarin ook een eind verder komen. Luchtkwaliteit is ook belangrijk, maar ik wijs erop dat we de normen halen op 12,5 kilometer binnenstedelijk verkeer na. In heel Nederland hebben we 140.000 kilometer weg en slechts op 12,5 kilometer halen we de NO_x-normen niet. Op 10,1 kilometer halen we de normen voor PM_{10} niet; dat is fijnstof. Dat is niet bij de steden, maar met name in landelijke gebieden met intensieve veeteelt, bijvoorbeeld in de Peel, in Brabant en Limburg. We zijn dus echt op de goede weg. Iedere euro moet je zo effectief mogelijk uitgeven. Wat betreft de 130 km/u wil ik nog zeggen: het is niet omdat het moet, maar omdat het kan.

De **voorzitter**: De bel gaat, wat betekent dat wij naar de plenaire zaal moeten om te stemmen. Daartoe schors ik de vergadering. Ik heb begrepen dat het korte stemmingen zijn, dus we zullen snel weer terug zijn.

De vergadering wordt van 14.52 uur tot 15.13 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik zou graag door willen gaan met de eerste termijn van dit algemeen overleg over de leefomgeving. Ik meen mij te herinneren dat de heer Dijkstra halverwege zijn betoog was. Hij heeft al 1 minuut en 37 seconden gesproken. Ik weet ook dat mevrouw Van Veldhoven een interruptie wilde plegen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Toen we net naar de plenaire zaal liepen om aan de stemmingen deel te nemen, kwamen wij collega Pieter Litjens van de VVD tegen. Hij is oud-Kamerlid en nu wethouder in Amsterdam. Het college van Amsterdam voert zo ongeveer de uitgebreidste milieuzone van heel Nederland in. Zelfs scooters vallen daaronder. Toch wil de VVD gemeenten het recht ontnemen om iets extra's te doen voor schone lucht voor de burgers. Ik vraag de VVD hoe dat nou past in de lijn van decentralisatie. Hoe kan de VVD dat nou liberaal noemen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Lucht houdt zich niet aan grenzen, dus ook niet aan de grens van de gemeente Amsterdam. In Amsterdam heb je D66-wethouder Choho en in Rotterdam D66-wethouder Langenberg. Natuurlijk, je wilt zo veel mogelijk aan bronbeleid doen. Dat is ook goed, maar je moet ook beseffen dat beide steden havensteden zijn. De zeventien grootste schepen ter wereld stoten net zo veel uit als alle personenauto's op de hele wereld samen. Dat was laatst in de desbetreffende film te zien. Dat is toch wel een dingetje om aan te pakken, zou ik zeggen. Je moet dus altijd kijken waar iets het meeste effect heeft. Dat is mijn antwoord.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat is helemaal geen antwoord op mijn vraag in welk opzicht het liberaal is om een stad te verbieden om iets te doen. Ik maak ook een opmerking over de genoemde effectiviteit. Een lokale verkeersmaatregel in Den Haag leidde tot 50% minder verkeer in een drukke, smalle straat. De daardoor verminderde uitstoot kwam overeen met het binnenshuis meeroken van vierenhalve sigaret per dag. Voor iemand die aan de A10 woont, komt de uitstoot veroorzaakt door deze drukke weg overeen met het meeroken van een half pakje sigaretten per dag. In Rotterdam is er door het weren van 2% van de vuilste auto's 30% minder roet. Lucht houdt zich niet aan grenzen, maar de lokale uitstoot kun je ook lokaal beperken. De keuzevrijheid waar de VVD zo prat op gaat, geldt blijkbaar alleen maar voor de mensen die het eens zijn met de VVD. Dat noem ik niet liberaal. Ik hoor dus nog graag een reactie op dat punt. Betekent liberaal zijn niet dat je lokale bestuurders de mogelijkheid geeft om de maatregelen te nemen die zij effectief vinden? Laat de lokale gemeenteraad dan maar bepalen of het een met het ander in overeenstemming is. De VVD moet dan niet vanuit Den Haag steden verbieden om dit soort maatregelen te nemen. Ook de heer Dijkstra kan dat niet onder liberalisme laten vallen.

De **voorzitter**: De heer Dijkstra, namens de liberalen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Zéker namens de liberalen, want hoever gaat het? Ik hoorde mevrouw Van Veldhoven net praten over houtstook. Wil zij een soort milieupolitie? Hoever wil zij gaan? Wil zij in de koelkast van mensen kijken om te achterhalen of die wel op de juiste temperatuur staat? Wil zij hout stoken verbieden? Wil zij dat er niet meer wordt gebarbecued? Mevrouw Van Veldhoven focust heel erg eenzijdig op heel zware maatregelen zoals milieuzones, terwijl het gaat om het realiseren van schone lucht. Hoe bereik je dat en hoe bereik je dat het effectiefst? Hoe krijg je het meeste resultaat voor je euro? Het rare is dat juist zo'n Eurofiele partij als D66 zegt dat de Europese normen niet voldoende zijn en strenger moeten zijn. Ik vraag mevrouw Van Veldhoven dan hoeveel strenger die moeten zijn en hoe dat moet gebeuren. Iedere uitstoot leidt immers tot gezondheidsschade. Moeten wij op de snelweg 50 km/u gaan rijden of moeten wij alle auto's aan de ketting leggen? Nederland is een drukbezet land, met vliegtuigen, met schepen, met machines, noem het maar op. Iedereen wil kunnen leven in een schone lucht, maar wij moeten ook onze welvaart behouden en wij moeten ook nog eens lekker kunnen leven. Dus, ja, er is altijd uitstoot. Ik zou zeggen: puh!

De **voorzitter**: Ik twijfel een beetje, want ik vond dit eerlijk gezegd wel een vorm van uitlokking. Laat ik eerlijk zijn: het was gewoon uitlokking. Mevrouw Van Veldhoven mag daarop reageren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer Dijkstra maakt een scherts van heel concrete, aantoonbare effecten van lokale maatregelen die door lokale wethouders kunnen worden genomen. De VVD wil hun verbieden om die maatregelen te nemen ter bescherming van de gezondheid van

hun eigen inwoners. Op de vraag of dat liberaal is, kan de heer Dijkstra alleen maar reageren met een soort van jij-bak, die ook nog eens nergens op is gefundeerd, van welke kant je het ook bekijkt. De heer Dijkstra heeft totaal niet geluisterd naar mijn inbreng, waarin ik al zijn vragen op een heel goede manier heb beantwoord. Hij heeft blijkbaar geen antwoord op mijn vraag. Voor de VVD geldt blijkbaar dat alleen de mensen die het met de VVD eens zijn, het recht hebben op het maken van een eigen keuze.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Nogmaals, de VVD is voor schone lucht, maar wij moeten goed bekijken op welke manier je die het meest effectief kunt realiseren. En ja, de VVD is ook voor een gezonde economie. En ja, de VVD is ook voor het behoud van onze welvaart en voor een beetje leuk leven. Ik hoor van mevrouw Van Veldhoven niet welke maatregelen zij allemaal wil nemen om de vervuiling te beperken en tot welke grens zij daarbij wil gaan. Zij heeft het over de WHO-normen, die zo mooi zouden zijn. Met het huidige beleid halen wij de WHO-normen tussen 2020 en 2030. Het probleem dat D66 schetst, namelijk dat D66, als een soort god, de enige zou zijn die geeft om schone lucht, is schijn. Mevrouw Van Veldhoven creëert een probleem dat er niet is. De feiten liegen er niet om. De lucht in Nederland wordt steeds schoner, jaar op jaar op jaar. Het zijn VVD-ministers die dat in gang hebben gezet. De feiten liegen er niet om. Mevrouw Van Veldhoven moet niet een probleem creëren dat er niet is. Zij moet mensen geen angst aanpraten door te wijzen op potjes waarin vieze lucht zou zitten. Daar zit doperwtenlucht in. Het is onzin om te zeggen dat het allemaal zo ernstig en zo slecht is. De lucht wordt steeds schoner. Ja, het kan nog beter. Dat wil ik ook en daar sta ik ook voor, maar dat moeten wij dan wel realiseren met maatregelen die een beetje in balans zijn met en een beetje relatief staan tegenover andere zaken. Dat moeten wij niet doen met allerlei verboden of allerlei hobby's van linkse wethouders.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb bijna het idee dat mijn collega van de VVD dit weekend naar een klasje campagnetaal is geweest. Ik ga eens kijken wat de reactie op mijn feitelijke vraag gaat worden.
Door de VVD wordt vaak gezegd dat de lucht nog nooit zo schoon is geweest als nu. In de Better Life Index van de OESO wordt het tevredenheidsniveau in een heleboel landen vergeleken. Nederland scoort onder andere bijzonder slecht op environment en, daaronder, specifiek op luchtkwaliteit. Andere landen hebben het dus wel voor elkaar gekregen om jaar in jaar uit de luchtkwaliteit te verbeteren. In Nederland worden, afhankelijk van de stoffen, de normen nog op 1.400 of 1.900 plekken overschreden. Dat zijn normen waarvan wij allemaal zeggen dat wij ons daaraan moeten houden. Vindt de VVD niet dat Nederland, een van de welvarendste landen ter wereld, de overschrijding op deze 1.400 of 1.900 plekken moet aanpakken, zodat Nederland een hogere plaats krijgt in de Better Life Index van de OESO op het gebied van de environmental qualities, de leefomgeving?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): De VVD wil werken aan schone lucht. Daar heeft iedereen recht op. Daar zetten wij ons voor in via bronbeleid. De effecten zijn er ook. In Europa doen zeventien landen het slechter dan Nederland. Nederland is wel een heel dicht bevolkt land. Ik noemde net al de transportmogelijkheid die er in Nederland zijn. Iedereen kruist elkaar en gaat over elkaar heen. Daar is Nederland ook groot mee geworden. Dat willen wij wel zo houden. Wij willen Nederland niet op slot zetten.
Dan ga ik in op de feiten. De luchtkwaliteit laat een heel positieve ontwikkeling zien. Mevrouw Van Tongeren focust graag op het autoverkeer. Dat begrijp ik, maar je moet ook kijken naar de percentages. 12% van het ultrafijnstof wordt bijvoorbeeld veroorzaakt door het autoverkeer. De rest heeft een natuurlijke oorsprong of wordt veroorzaakt door open haarden. Ik kijk even verder naar de feiten. In de periode 1990

tot 2014 zijn de hoeveelheid stikstof, NO_x, en de hoeveelheid fijnstof met 70% afgenomen. In de periode 1990 tot 2010 doet zich bij het wegverkeer dezelfde ontwikkeling voor. Het gaat dus helemaal de goede kant op. Is dat genoeg voor hen die astma hebben of die last hebben van hun luchtwegen? Ik hoop het, maar ik denk van niet. Er zullen altijd mensen zijn die last hebben van hun luchtwegen. Dat is heel erg naar. Het gaat echter om meer dan alleen het autoverkeer, dat vaak gebasht wordt. Ook je huis – dat werd al genoemd – of de omgeving kan een rol spelen. Over het algemeen zie je echter dat de klachten van mensen en de aanvallen die zijn hebben, echt minder worden. Dat erkent het Longfonds zelfs. Als je daar last van hebt, is dat heel erg vervelend. Gelukkig zijn er medicijnen om het effect te verminderen. Natuurlijk, wij willen een schone lucht en daar werken wij hard aan, maar laten wij alsjeblieft ophouden met eenzijdig te kijken naar het autoverkeer of met te zeggen dat alleen de VVD, GroenLinks of een andere partij voor schone lucht gaat. Iedereen aan deze tafel wil schone lucht. Wij ook. Dat is geen uniek ding. Wij verschillen van mening over de wijze waarop en het tempo waarin. Daar kunnen wij een goed debat over voeren. Ik sta daarin voor een vrije samenleving waarin mensen zich kunnen verplaatsen, voor het in stand houden van een beetje welvaart en voor een lucht die steeds schoner wordt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dit is weer een vrij breed en rammelend betoog op een vrij specifieke vraag van mij. Die ging over de Better Life Index van de OESO. De VVD zegt dat zij in deze regering zo hard werkt aan schone lucht. De heer Dijkstra verwijst naar de statistieken. Daaruit blijkt dat andere landen het stuk voor stuk beter doen dan wij.
Ik heb een andere vraag. Er wordt gezegd dat de lucht elk jaar schoner wordt. Op bladzijde 46 van het RIVM-rapport over de monitoring staat dat de hoeveelheid NO_x in Nederland omhooggaat in plaats van omlaag. Het wordt dus niet schoner, maar vuiler. In deze rapportage, ook in de samenvatting, wordt er echt op gewezen dat wij op meer plekken tegen deze norm aan duwen in plaats van er verder onder zakken. De cijfers, zowel op wereldniveau als in de specifieke rapportage, staven het standpunt van de VVD dat het steeds schoner wordt dus niet. Ik ben blij dat de VVD zegt ook voor schonere lucht te zijn. Laten wij dan samen eerst de maatregelen nemen die niks kosten zoals het terugdraaien van de verhoging van de maximumsnelheid op de snelweg naar 130 km/u. Dat kost niks en het leidt niet tot welvaartsverlies. Het is alleen even de borden eruit, Minister Schultz een minuutje ongelukkig maken, en daarna zullen heel veel minder mensen gezondheidsklachten krijgen. Dat is de reden waarom ik daarop hamer. Het is een heel makkelijke maatregel, die ook nog eens niks kost.

De **voorzitter**: Ik hoor geen vraag. Dat zal u misschien verbazen, mevrouw Van Tongeren, maar het is echt zo. U kunt uw vraag toch wel in één zin formuleren?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Oké. Het klopt dus niet dat het in Nederland in verhouding tot de andere landen steeds schoner wordt. Die andere landen slagen daar allemaal beter in dan Nederland. Kijk naar de Better Life Index van de OESO. Ook uit de monitor blijkt dat het hier vuiler wordt: van 1.400 overschrijdingen naar 1.900 overschrijdingen. Dat is vuiler. Vindt de VVD dat ook niet?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Op bladzijde 57 van het NSL staan conclusies. Daar wil ik naar verwijzen. Daar staat heel duidelijk hoeveel overschrijdingen er nog zijn. Ik heb de 10,1 km genoemd van de PM_{10}, met name in Gelderland en Limburg, en de 12,5 km NO_x binnenstedelijk. In Utrecht was er een overschrijding – die is er nu niet meer – maar die

viel buiten de milieuzone. Dat laat al zien wat dit voor een symboolpolitieke maatregel is. Ja, er zijn allerlei lijstjes. Ik heb net gezegd dat zeventien landen in Europa het minder goed doen dan Nederland. Laten wij niet vergeten dat Nederland een dichtbevolkt land is, net als België. In België gaat het veel minder goed. In het Ruhrgebied ook, en daar hebben wij last van. Wat wij moeten doen, is bronbeleid voeren op Europees niveau, zodat ook de Belgen en Duitsers hun targets halen. Dat scheelt enorm. Wij doen het al goed. Het kan altijd beter en daar werken wij aan. Laatst vond een stemming in het Europees Parlement plaats. Een partij die aan deze tafel niet vertegenwoordigd is, stemde daar tegen de nieuwe eisen. Dat vond ik heel erg bijzonder. De VVD was ervoor. Wij zetten ons daar namelijk voor in. Ik geloof heilig in dat bronbeleid. We moeten strengere eisen stellen aan producten van fabrikanten en de uitstoot op die manier verminderen. Dat geldt ook voor de scheepvaart en voor alle aggregaten en apparaten die in de steden aanwezig zijn. Dat geldt ook voor het wegverkeer. Sterker nog, als de autofabrikanten hun belofte hadden waargemaakt, waren we nu al een heel stuk verder. Gelukkig hebben wij een heel goed meetsysteem. Het zou goed zijn als anderen dit net zo zorgvuldig zouden meten als wij dat doen. We gaan echt de goede kant op. Ik vind het jammer dat andere partijen mensen in de luren leggen en zeggen dat zij de enige zijn die een oplossing hebben. Dat is onzin. De maatregelen die zij nemen, grijpen heel erg in op de levensstandaard van mensen. De meest ideale snelheid op de snelweg is dan niet 130 km/u, maar 78 km/u. Is dat dan wat GroenLinks wil?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Daar zal ik wel niet op mogen antwoorden.

De **voorzitter**: Dat klopt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Dan moet je ook 78 km/u in de steden rijden, maar dat willen wij allemaal niet, want dat is weer gevaarlijk. Je moet een optimale doorstroming hebben.

De **voorzitter**: Mijnheer Dijkstra, u vindt het veel te leuk. Ik snap het ook wel.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik vind het leuk, maar ik noem ook de feiten en die feiten liegen niet.

De **voorzitter**: Wij begrijpen u allemaal heel goed.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Oké.

De **voorzitter**: Dat dit een vorm van uitlokking is, zie ik ook wel, maar deze keer krijgt u geen toestemming om daarop te reageren, mevrouw Van Tongeren. Ik vraag de heer Dijkstra om zijn betoog te vervolgen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik heb het al gehad over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dat heb ik net toegelicht. Over het Actieplan Luchtkwaliteit heb ik ook het een en ander gezegd. Wat ons betreft is het klaar met het NSL als de problemen zijn opgelost, en die zijn bijna opgelost. En dan kun je ook milieuzones en dat soort dingen opheffen. Het gaat natuurlijk om schone lucht en daar werken wij met elkaar aan.
Dan ga ik in op het GGD-rapport over houtstook. Ik heb hierover ook e-mails ontvangen. Het is echt heel vervelend als je slaapkamer volloopt met rook, maar de VVD wil niet achter de voordeur van mensen kijken. Het is een kwestie van voorlichting. Ik denk dat het pakket dat de Staatssecretaris nu heeft gepresenteerd, samen met het bronbeleid voor

nieuwe kachels, voldoende is. Wij willen daarin dus niet zover gaan als sommige anderen dat wellicht willen.
Ten slotte ga ik in op geur. De volgende vraag is misschien een beetje technisch.
Soms zijn er agrariërs die een nieuwe stal willen bouwen. Dat mag. Zij maken daarbij gebruik van een luchtwasser waardoor 90% van de ammoniakuitstoot uit de lucht wordt gehaald. Zij willen echter ook graag uitbreiden. Ze kunnen ook de oude stal upgraden, maar dat mag dan niet omdat die in dezelfde geurcirkel zou liggen. De Wet geurhinder en veehouderij wordt vrij strikt gehandhaafd, met name in gemeenten in Friesland. Ik wil daar graag een reactie op als dat kan. Die mag eventueel ook schriftelijk worden gegeven. Ik denk dat wij op dat vlak een beetje doorschieten. Als mensen investeren in technieken om de uitstoot en de overlast te verminderen, dan moet je dat belonen in plaats van bestraffen.

De **voorzitter**: U hebt precies drie minuten spreektijd gebruikt. De interrupties waren dus toch wel ergens goed voor, zo is mijn overtuiging. Het woord is aan de heer Houwers.

De heer **Houwers** (Houwers): Voorzitter. Ik wil graag beginnen met een dankwoord aan de petitieaanbieders. Zij wezen ons nog eens extra op de gezondheidsaspecten en het doel: schone lucht. Dat doel delen wij denk ik allemaal. Ook wil ik de Staatssecretaris bedanken voor haar inzet om de leefomgeving te verbeteren. Ik waardeer het dat zij met de diverse partners in gesprek blijft om zo onder andere de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Ik denk dat de verlenging van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en het Actieplan Luchtkwaliteit een belangrijke bijdrage zullen leveren aan een schonere lucht in Nederland. Naar mijn mening is bronbeleid het beste in dit kader.
Ik heb wel nog een vraag aan de Staatssecretaris over de bijdrage die de gemeente Amsterdam en de gemeente Rotterdam krijgen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Ik heb er op zichzelf niets op tegen dat deze twee gemeenten extra geld krijgen, maar de vraag is wel waarom die twee gemeenten dat wel krijgen en de anderen gemeenten niet. De argumentatie die de Staatssecretaris daarvoor geeft, geldt ook voor de andere gemeenten. Het argument is blijkbaar dat er verschillen ontstaan door het verschil tussen de auto-emissie in theorie en in de praktijk. Volgens mij is dit verschil tussen theorie en praktijk er overal. Graag hoor ik hierop een toelichting van de Staatssecretaris.
Ik denk dat wij op de goede weg zijn met het verbeteren van de leefomgeving in Nederland, maar toch wil ik de Staatssecretaris vandaag verzoeken om haar inzet op twee punten te intensiveren.
Ten eerste ben ik, net als mevrouw Cegerek, van mening dat de aanpak van houtrookoverlast nog niet voldoende is. Ik ben blij met de oprichting van het Platform Houtstook en met de plannen die daarmee samenhangen, maar naar mijn idee is dit nog niet genoeg. Het is te veel alleen maar praten. Bij het overschrijden van normen die verband houden met auto's zijn wij heel streng, maar bij houtstook blijft het voorlopig slechts bij voorlichting. Ik wil de Staatssecretaris dan ook vragen of zij dit concreter wil aanpakken. Ik ben van mening dat wij specifieker moeten gaan meten hoe hoog de feitelijke uitstoot door houtstook precies is. Met een praktische aanpak daarvan zouden wij de overlast moeten tegengaan. Ik geef een voorbeeld. In Duitsland wordt de feitelijke uitstoot door schoorsteenvegers gemeten. Dat zou zomaar in de activiteiten kunnen worden meegenomen.
Ten tweede vind ik dat de inzet bij de aanpak van geluidsoverlast vergroot moet worden. Het Meerjarenprogramma Geluidsanering is daar natuurlijk een belangrijk onderdeel van, maar wij moeten de geluidhinder meer bij de bron aanpakken. Ook bij geluidoverlast geldt namelijk dat voorkomen beter is dan genezen. Naar mijn mening zou de inzet meer gericht moeten

zijn op het voorkomen van geluidoverlast. Dat zou je kunnen doen door een slimmere ruimtelijke ordening. Je zou er simpelweg voor kunnen zorgen dat mensen niet kunnen gaan wonen op plekken waar geluidoverlast te verwachten is of dat activiteiten die geluidoverlast veroorzaken wat meer buiten drukbezochte gebieden plaatsvinden. Slimmer omgaan met de ruimte is naar mijn idee een belangrijk onderdeel van het tegengaan van overlast. Nu ben je alleen maar aan het saneren en problemen aan het oplossen. Je kunt ook proberen om deze te voorkomen. Ik verneem graag van de Staatssecretaris of zij het met mij eens is en wat haar inzet op dit gebied is.
Misschien heb ik mijn drie minuten hiermee nog niet eens gebruikt, voorzitter.

De **voorzitter**: U zit op drie minuten en drie seconden. Dat is wel heel bijzonder. Ik begrijp dat u klaar bent met uw bijdrage. Ik verwacht dat de Staatssecretaris het niet zo snel zal doen, maar ik weet wel dat zij na deze eerste termijn onmiddellijk kan overgaan tot de beantwoording. Is het niet, Staatssecretaris?

Staatssecretaris **Dijksma**: Zo is het, voorzitter.
Ik heb een aantal blokken. Om te beginnen antwoord ik wat uitgebreider op het punt van de luchtkwaliteit. Daarna zal ik stilstaan bij de maximale snelheid van 130 km/u; dat doe ik kort omdat een deel van deze vragen echt bij de Minister thuishoort. Dan ga ik in op zero emissie vervoer en op houtstook. Ten slotte ga ik in op geluid.

De heer **Houwers** (Houwers): Voorzitter, hoeveel interrupties in het betoog van de Staatssecretaris staat u ons toe? Ik meen dat daar geen afspraak over is gemaakt.

De **voorzitter**: Zeker, wij maken hierover altijd goede afspraken. In eerste termijn hebben wij twee interrupties afgesproken. Ik ben benieuwd of u zover komt.

De heer **Houwers** (Houwers): Prima. Dat zullen we zien.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik ga eerst in op de luchtkwaliteit. Door veel van de woordvoerders is gesproken over het belang van een goede luchtkwaliteit. Dit raakt ons inderdaad allemaal. Om de lucht schoner te maken, hebben wij het afgelopen jaar het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit opgesteld, het NSL. In dit programma werken decentrale overheden en het Rijk samen om ervoor te zorgen dat wij overal in Nederland de Europese grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide halen. Wat wij eigenlijk binnen dat programma doen, is jaarlijks de luchtkwaliteit monitoren. Het RIVM gebruikt deze monitoring uit hoofde van het NSL in zijn berekeningen om zo de luchtkwaliteit in beeld te brengen. Ik ben het met de leden eens dat het van groot belang is dat deze berekeningen overeenkomen met de werkelijkheid. Om die reden hebben wij de resultaten van de monitoring regelmatig vergeleken met metingen van onder andere het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. In die monitoring gaan wij uit van emissies in de praktijk, en daar zijn wij denk ik relatief uniek in. Wij rekenen ons dus nooit rijk. Wij gaan niet uit van de glossy's van de autofabrikanten in dit land en andere landen. Wij gaan gewoon na wat er in de praktijk gebeurt. Om die reden vraagt bijvoorbeeld de discussie die nu wordt gevoerd over de sjoemelsoftware, de fraude met apparatuur in auto's, niet om een aanpassing van ons beleid. Dat is belangrijk. Dat maakt die fraude overigens niet minder erg. Daar valt van alles over te zeggen, maar ik denk dat het wel van belang is om dat te laten zien.

Uit de meest recente monitoring, waarvan wij de resultaten in december 2015 naar de Kamer hebben gestuurd, blijkt dat de concentraties stikstofdioxide en fijnstof blijven dalen en dat bijna overal in Nederland wordt voldaan aan de Europese grenswaarden. Dat is goed en daar ben ik ook blij mee. Dat is fijn, maar net zoals een deel van de Kamer zeg ik daarbij: het is een maximum, maar het is daarmee zeker geen streefwaarde. Wij proberen natuurlijk elke keer opnieuw om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Ik zal daarbij ook verder ingaan op het thema «zero emissie», want – ik zou haast willen zeggen «met de heer Dijkstra» – de innovatie en de vooruitgang die je in het leven zoal kunt boeken, bieden natuurlijk heel veel mogelijkheden om verder bij te dragen aan een betere luchtkwaliteit. We zien echter dat er nog wel knelpunten resteren. Dat is in december ook aangegeven. Deze knelpunten doen zich vooral voor langs drukke wegen en in grote steden, op het gebied van stikstofdioxide en, inderdaad, in enkele gebieden waar sprake is van intensieve veehouderij, op het gebied van fijnstof. Met die steden hebben wij een actieplan opgesteld om de binnenstedelijke knelpunten aan te pakken en de luchtkwaliteit verder te verbeteren.
De heer Houwers vroeg waarom specifiek voor Amsterdam en Rotterdam is gekozen. Dat is gebeurd omdat wij alleen in Amsterdam en in Rotterdam merken dat de maatregelen die wij hebben voorgesteld, niet voldoende zijn. Ook daarna resteren in deze steden meerdere over de stad verspreide hardnekkige knelpunten. Dat wij in elk van beide steden 8 miljoen investeren is geen zoethouder, maar gericht op het oplossen van een reëel probleem waar mensen in die steden dagelijks mee te maken hebben. Wij zeggen allemaal, ook u, mijnheer Dijkstra, dat wij de luchtkwaliteit willen verbeteren. Nou, dat is goed. Die winst pak ik in dit debat. Dat betekent echter dat wij soms ook iets extra's moeten willen doen en dat moet in deze twee steden. Dat dit gerechtvaardigd is blijkt uit de knelpunten die overblijven. Die moeten wij met elkaar, vind ik, oplossen. Om die reden heb ik voor die inzet gekozen. Ik ben blij dat beide steden dat ook heel graag willen oppakken. Zij doen dat volgens mij op een goede manier.
De Kamer heeft een petitie ontvangen van milieuorganisaties waarin zij nadere voorstellen doen voor de uitwerking van het Actieplan Luchtkwaliteit. Ik heb het actieplan van Milieudefensie nog niet gezien, maar ik wil uiteraard altijd graag naar voorstellen kijken. Als daar effectieve, haalbare maatregelen met draagvlak in zitten, dan kunnen wij daar wellicht mee aan de slag gaan. Dat kan een aanvulling zijn op de maatregelen die wij vanuit het NSL en het Actieplan Luchtkwaliteit nemen. In dat opzicht is een extra onderzoek naar effectieve maatregelen niet nodig, maar ik zal dat plan op zijn merites beoordelen en nagaan wat daar aan bruikbaars in zit.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Ik heb gevraagd of de Staatssecretaris naar de petitie die wij net hebben gekregen en naar het actieplan van de milieuorganisaties wil kijken en of zij wil nagaan of dit past in haar actieplan. Ik vraag haar niet om een diepgaand onderzoek; ik vraag haar na te gaan welke vervolgstappen mogelijk zijn. Als zij de Kamer vervolgens in een brief vermeldt wat wel kan en wat niet kan, dan zijn we tevreden.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat lijkt mij een goed idee. Dat zal ik doen. Ik zal een reactie geven op het plan en beoordelen welke voorstellen wel of niet haalbaar en effectief zijn.
Ik denk dat het belangrijk is om iets te zeggen over die 1.900 locaties langs wegen waarop sprake is van een potentiële overschrijding. Dat zijn locaties die kwetsbaar zijn. In de aanbiedingsbrief bij de Monitoringsrapportage van het NSL hebben wij geschreven dat in 2015 langs ongeveer 12 km weg, met 125 toetspunten, sprake is van overschrijdingen van de NO_x -grenswaarden. Dat volgt uit de actuele berekeningen van het RIVM.

Het RIVM heeft rekening houdend met onzekerheden statistisch bepaald – dat doet zij elke keer – dat landelijk op 1.900 toetspunten sprake kan zijn van een overschrijding. Dat is overigens op een totaal van meer dan 330.000 toetspunten. Daar hebben het over. Het statistische aantal van 1.900 is een landelijk totaal. Het is dus niet bekend of daar ook daadwerkelijk overschrijdingen gaan optreden, want in 2015 waren het er in totaal 125. Door de jaarlijkse monitoring houden wij wel de vinger aan de pols. Uiteindelijk blijven er statistisch gezien altijd veel onzekerheden en marges. In de praktijk gaat het om de werkelijke overschrijding. Die hebben wij elk jaar in beeld. Daar handelen wij dan ook op. In het meest sombere scenario, dat zich overigens in de praktijk niet zal verwezenlijken, zouden die 1.900 in beeld zijn. Het RIVM geeft eigenlijk een soort bandbreedte aan waarbinnen zich mogelijkheden voordoen. Dat is echter geen uitkomst. De uitkomst meld ik aan de Kamer; dat zijn die 125 over het jaar 2015. Dat is iets wat wij in elk geval zeker weten.
Mevrouw Van Tongeren zei dat Nederland het slechter doet dan andere landen, of dat andere landen het beter doen. Wat is er aan de hand? Het volgende zie je overigens bij verschillende vormen van uitstoot van stoffen in Nederland. Ik herken het uit mijn vorige functie. De OESO geeft per land een totaalbeeld, in dit geval van de luchtkwaliteit. Wat zich wreekt, is dat Nederland een heel dichtbevolkt land is waarin heel veel activiteit plaatsvindt. Nederland zit vrijwel overal onder de EU-norm. Waar dat nog niet het geval is – dat heb ik net verteld – treden wij op. Wij stellen de steden ook in staat om te handelen. Dat lijkt mij de juiste benadering. In andere landen bestaan er soms lokaal heel grote problemen. Omdat zij echter soms heel dunbevolkte gebieden hebben – die landen zijn groter en delen van het land zijn niet bewoond of kennen weinig economische activiteit – ontstaat een positiever totaalbeeld. Dat is de benadering die uit het OESO-beeld naar voren komt.
Mevrouw Van Veldhoven vroeg of ik bereid ben om de WHO-gezondheidsnormen voor luchtkwaliteit over te nemen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb een vraag over hetgeen de Staatssecretaris hiervoor zei. Zij zei dat je bijvoorbeeld voor de sjoemeldiesels niet bang hoeft te zijn omdat wij niet alleen rekenen, maar ook meten. Nou heb ik begrepen dat op al die trajecten waar 130 km/u zal worden gereden, maar één meetpunt staat. Hoe kunnen wij dan weten wat op deze nieuwe trajecten daadwerkelijk het effect is? Veel van wat de testen laten zien, gaat maar tot 120 km/u. Dat stuk van 120 tot 130 km/u zit eigenlijk ook niet in de test die steeds is gedaan door TNO.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dit is technisch: hoeveel meetpunten zijn er precies? Volgens mij zijn het er echt wel meer dan één. Ik zal daar in tweede termijn op terugkomen. Het lijkt mij belangrijk voor het debat dat de Kamer daar een goed antwoord op krijgt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het gaat mij niet om alle snelwegen in Nederland. Het gaat mij specifiek om de trajecten waarop de snelheid naar 130 km/u gaat. Ik heb begrepen dat daar maar één meetpunt staat. De autospecificaties in de testen gaan in het algemeen maar tot 120 km/u. Boven de 120 km/u komen wij dus op uncharted territory.

Staatssecretaris **Dijksma**: Goed. Ik kom daarop terug. Dat lijkt mij fair.
Mevrouw Van Veldhoven vraagt of ik bereid ben de WHO-gezondheidsnormen voor luchtkwaliteit over te nemen. Onze wettelijke norm wordt bepaald door de huidige Europese grenswaarden. Wij zetten nu geen kop op onze wetgeving, maar wij zijn inderdaad nog niet klaar. Ook onder de normen treden overigens gezondheidseffecten op. Daarom blijven wij samen met andere overheden ook onder de normen werken aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op die manier

werken wij toe naar de WHO-streefwaarden. Het antwoord op de vraag van mevrouw Van Veldhoven is dus eigenlijk ja.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat is mooi. Net werd gezegd dat het aantal knelpunten waarop de maximale grens, waar je echt niet boven wilt komen, wordt overschreden, is gestegen. Wij zijn de kritische grens dus op een groter aantal punten echt genaderd, terwijl je eigenlijk wilt dat het omgekeerde zich voordoet. Je wilt verder af van die norm. Je wilt dat dus niet helemaal opvullen. Welke concrete stappen gaat de Staatssecretaris nog nemen om daar verder onder te komen, anders dan in die twee steden waar nu extra geld voor is? Welke andere maatregelen gaan wij nemen? Welke tussenstappen wil de Staatssecretaris nemen om dichter bij de WHO-normen te komen? Misschien kan de Staatssecretaris daar een tijdpad aan koppelen. Is zij bereid om het NSL te verlengen tot na 2018? De verlenging tot 2018 was immers alleen gekoppeld aan de Omgevingswet en aan de extra maatregelen die nu in de steden zijn genomen. Als dit echter ons doel is, is er meer tijd nodig.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik maak hierover twee opmerkingen. Het feit dat het aantal punten waarop sprake is van een potentiële overschrijding, stijgt, betekent gelukkig nog niet dat die overschrijding zich ook daadwerkelijk voordoet. Je moet daar wel op voorbereid zijn. Om die reden hebben wij het actieplan opgesteld en om die reden zorgen wij ervoor dat een forse financiële investering kan worden gedaan in de gebieden waar wij de norm zeker niet gaan halen. Dat was het geval binnen Amsterdam en Rotterdam. Ik wil daar straks wat meer over zeggen.
Een van de punten waar mevrouw Van Veldhoven een belangrijk voorvechtster van is, namelijk het bereiken van zero emission transport, is een van de onderwerpen die hoog op mijn agenda staan. Uiteindelijk is het natuurlijk van belang – ik gebruik de woorden van de heer Houwers – dat wij naar bronbeleid gaan. Dan voeren we ook heel andere debatten: hoe hard mag je en wat betekent het precies voor de omwonenden? We moeten ervoor zorgen dat in Nederland zo veel mogelijk elektrisch wordt gereden. Rijden op waterstof is nog wel een uitdaging, zo kan ik de Kamer vertellen. Met een waterstofauto komt je ook nog niet overal, zo weet ik uit ervaring. Dit levert echter wel im Großen und Ganzen een heel belangrijke bijdrage. Dat begint bijvoorbeeld met het openbaar vervoer, waar je natuurlijk invloed op uit kunt oefenen. Bijvoorbeeld met de gedeputeerden voeren wij op dit moment echt een heel goed gesprek om te bekijken hoe wij eventueel een versnelling kunnen bewerkstelligen.
Nu ben ik al bijna met mijn andere blok bezig, maar dat betreft het verhaal naast het actieplan, waarbij wij ook echt naar versnelling zoeken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Staatssecretaris heeft mijn volgende verzoek vast op haar lijstje staan, maar het sluit hier mooi op aan. Mijn verzoek was om de Gezondheidsraad te betrekken bij het vaststellen van goede streefwaarden. Deze waarden zijn dan geen wettelijk verankerde normen, maar zij kunnen wel een soort streefpunten zijn waar wij naartoe kunnen werken. Dan baseren wij ons niet alleen op de EU-norm, maar ook op het echte effect voor de gezondheid. En wie kan ons daar beter over adviseren dan een instantie zoals de Gezondheidsraad? Ik ben benieuwd wat de Staatssecretaris met die suggestie wil doen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat gaan we doen, ook om de reden die ik eerder heb aangegeven: zelfs als je onder de normen zit, kun je op bepaalde terreinen nog gezondheidswinst boeken. Het is dus belangrijk om dat in beeld te hebben.
Mevrouw Van Tongeren vroeg of gemeenten niet meer instrumenten nodig hebben om de luchtkwaliteit te verbeteren. Wij hebben veelvuldig overleg met gemeenten. Ik heb nu geen signalen gekregen waaruit blijkt

dat zij onvoldoende instrumenten hebben. Als dat wel zo is, moeten wij daarover natuurlijk met hen het gesprek aangaan.
Ik zal kort iets zeggen over de milieuzones. De Minister en ik hebben steeds tegen de Kamer gezegd dat dit echt een zaak van de gemeenten is. De discussie die is gevoerd naar aanleiding van de motie, ging specifiek over de vraag of de Minister via wetgeving zou kunnen realiseren dat milieuzones door middel van een gemeenschappelijk bord worden aangeduid. Mevrouw Cegerek kan daar van alles van vinden, maar als de meerderheid van de Kamer zegt dat dit niet op deze manier moet, dan is dat een feit. Ik ben het met de heer Dijkstra eens dat je daar niet in moet gaan shoppen, tenzij een motie volstrekt onuitvoerbaar is, maar dat lijkt hier niet het geval te zijn. Ja, gemeenten zijn gewoon vrij om te kiezen voor een instrument zoals de milieuzone. Er zal ongetwijfeld altijd politieke discussie zijn over de vraag hoe effectief die zone is. Ik ben het onmiddellijk eens met degenen die zeggen dat bronbeleid van groot belang en misschien wel het beste is, maar dat belet gemeenten niet om die keuze te maken. De Minister heeft volgens mij een set vragen gekregen waarin ook de leden Visser en Dijkstra zich hebben geroerd. Ik heb begrepen dat de Kamer de antwoorden op die vragen binnenkort tegemoet kan zien. Ik wil mijn bijdrage aan dat debat hiermee besluiten. De Kamer kan dat debat naar hartenlust vervolgen met mijn Minister, zoals dat zo mooi heet, en haar Minister.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Ik wil daar toch even een korte toelichting op geven. Ik heb geen vraag aan de Staatssecretaris. Het gaat ook de Partij van de Arbeid erom dat de gemeenten de vrijheid behouden om wel of geen milieuzone in te voeren.

Staatssecretaris **Dijksma**: Er resteert nog een vraag over het onderzoek dat naar aanleiding van de snelheidsverhoging is gedaan. Mij is gevraagd hoe het precies zit. Voor de nieuwe trajecten heeft Tauw, inderdaad in opdracht van Rijkswaterstaat, in 2015 de effecten van de snelheidsverhoging op de luchtkwaliteit onderzocht. Tauw heeft ook beoordeeld of hierbij aan de Europese normen wordt voldaan. De effecten van de snelheidsverhogingen zijn door Tauw berekend met de modellen die zijn vastgelegd in de formele regels en die voldoen aan de Europese eisen. Die modellen worden beheerd door het RIVM. TNO en RIVM geven aan dat er onzekerheden zijn in de modelberekening. Dat is overigens niet nieuw. Die marges zijn er altijd. Die onzekerheden houden in dat de feitelijke concentraties hoger of lager kunnen zijn dan de berekende concentraties. De opmerkingen van de instituten gelden voor modelberekeningen in het algemeen, en dus niet alleen voor dit onderzoek door Tauw. Daar is immers altijd sprake van. Wij houden de vinger aan de pols. Voor de volgende monitoringsrapportage, eind 2016, wordt de luchtkwaliteit opnieuw beoordeeld aan de hand van de meest actuele inzichten. Indien uit de jaarlijkse monitoring blijkt dat er sprake is van normoverschrijdingen, dan moet worden bekeken wat de oorzaak van die normoverschrijdingen is en dan zullen ook maatregelen moeten worden genomen. In het verleden is de maximumsnelheid op bepaalde wegen eerst verhoogd en daarna verlaagd. Het bleek dat de verhoging op die wegen bijvoorbeeld om milieuredenen niet kon.
Over de zero emissie door vervoer heb ik eigenlijk al vrij uitgebreid geantwoord. Wij zitten nu met heel veel partijen midden in een heel goed gesprek waarbij wij bekijken hoe wij de motie-Van Veldhoven c.s. (34 000-XII, nr. 34) kunnen uitvoeren en hoe wij daarin versnelling kunnen aanbrengen. Wij willen daarover graag een bestuursakkoord afsluiten. In de brief van 15 juli hebben wij al geschreven dat onder specifieke voorwaarden een verlenging van de concessies mogelijk is. Daar wil ik ook echt aan meewerken indien dat noodzakelijk is. In de brief die de Kamer in mei ontvangt, gaan wij in op de nadere randvoorwaarden

daarvoor. Ik hoop dan een goed beeld te kunnen geven van de mogelijkheden in dit dossier. Ik denk dat dit heel kansrijk is. Ik ben daar zelf echt ontzettend enthousiast over.
De houtstook is inderdaad een ding. We moeten de problematiek van de houtstook serieus nemen. Tegelijkertijd is het lastig om tot letterlijk achter de voordeur te controleren. In die zin heeft zowel mevrouw Cegerek als de heer Dijkstra een beetje gelijk. Dat is dan weer mooi in het leven.
Mevrouw Cegerek heeft een motie ingediend. Die motie is een ondersteuning van het beleid en ik voer haar ook uit. Via het Platform Houtstook zoeken wij naar oplossingen opdat de overlast door houtstook wordt beperkt. Die overlast doet zich soms gewoon voor. Als de pijp net onder het raam van de buurman uitkomt en diens kinderen slapen in die kamer, dan verwacht je dat dit in goed overleg tussen de buren kan worden opgelost, maar in de praktijk is dit lastig. Wij kijken ook naar de oplossing die Duitsland heeft voor het beperken van overlast door houtrook.
Het is essentieel dat het een lokale aanpak is. Dat is wat mij betreft de kern. Er zijn namelijk plaatselijk heel grote verschillen. Dan kun je het niet allemaal vanuit Den Haag regelen. We streven ernaar om gemeenten voldoende mogelijkheden te geven om effectief op te treden. Daar zullen we ook rekening mee houden bij het opstellen van de regelgeving die onder de Omgevingswet komt.
Er is gevraagd naar de subsidie op kachels. Mevrouw Van Veldhoven vroeg bovendien of een fijnstoffilter verplicht is. De kachels die gesubsidieerd worden, zijn zo schoon dat een fijnstoffilter niet meer nodig is. Zij voldoen aan de strenge Ecodesignnorm.
Er is ook gevraagd of de uitvoering van de Ecodesignrichtlijn naar voren gehaald kan worden. Dat is een interessant idee. We gaan ermee naar het Platform Houtstook.
Dan is er gevraagd of er een koppeling kan worden gemaakt tussen de luchtkwaliteitapp en de waarschuwing voor houtrook. In Nijmegen wordt een houtstookapp ontwikkeld die de stoker waarschuwt in geval van overlast voor zijn directe omgeving. Er zijn interessante ontwikkelingen gaande op dit terrein, waar we verder naar moeten kijken. Voor het overige heb ik de Kamer een brief gestuurd met daarin de verschillende mogelijkheden via het platform, naar aanleiding van de genoemde motie.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik ben blij dat de Staatssecretaris deze zaak serieus opneemt. Het is een ding, zoals zij zegt. Wellicht dat Duitsland een voorbeeld kan zijn, omdat daar best veel hout wordt gestookt. De Staatssecretaris zegt dat ze al veel doet. Ziet ze ook in dat er verschil is tussen de overlast die iemand zijn buren kan aandoen en de feitelijke vervuiling die in de lucht aanwezig kan zijn? De aanwezigheid van fijnstof hoeft niet meteen te betekenen dat je daar op een kinderslaapkamer last van hebt. De last is één ding, maar de luchtvervuiling is een ander ding. Kijkt de Staatssecretaris naar beide dingen?

Staatssecretaris **Dijksma**: U slaat de spijker op de kop. Zo is het. Je hebt twee kwesties: de directe overlast, maar ook het effect van bijvoorbeeld houtstook op de normen. Ook daar kijken we naar.

De heer **Houwers** (Houwers): Wilt u dan nog één ding meer doen en ook kijken naar het idee van Duitsland, waar ze de schoorsteenveger laten meten of laten meedenken? Als u toch naar Duitsland kijkt, wilt u dan ook daarnaar kijken?

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik meende dat ik zojuist, toen ik Duitsland noemde, u daar al een toezegging ... Ja.

De **voorzitter**: U wordt volledig bediend, mijnheer Houwers. Namens de gehele commissie.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat is de heer Houwers volgens mij tegenwoordig wel een beetje gewend.

De **voorzitter**: In het vorige debat deelde hij ook heel veel complimenten uit. Dan werkt zoiets vanzelf.

Staatssecretaris **Dijksma**: Nee, voorzitter, Zo werkt het nou weer niet. Laten we het via de lijn van de inhoud doen. Gelijke monniken enzovoort. Dan gaan we naar het onderwerp geluid. Door verschillende leden is gevraagd hoe we prioriteren. We zullen dit voorjaar de Kamer informeren over de uitgangspunten die we bij de prioritering gaan hanteren. Welke situaties na prioritering geen geluidbeperkende maatregelen krijgen, is dus op dit moment nog niet bekend. We moeten daar echt heel goed naar kijken. Die prioritering vindt dan ook pas plaats nadat alle onderzoeken gereed zijn, medio 2018. De noodzaak tot prioritering heeft echt alleen betrekking op de sanering van al langer bestaande knelpunten en heeft geen relatie met snelheidsverhogingen.
Als je een budget hebt van ruim 800 miljoen, hoe kan het dan gebeuren dat je er na een aantal jaren achter komt dat je eigenlijk nog een keer een dergelijk bedrag nodig hebt, wilde de heer Dijkstra weten. Bij de totstandkoming van de regelgeving waren de geluidsniveaus minder goed bekend dan nu, door de nieuwe regels, het geval is. We weten gewoon steeds meer. Daarnaast was er toen minder gedetailleerde informatie beschikbaar over de noodzakelijke maatregelen dan nu beschikbaar is, bijvoorbeeld over de effectiviteit van de maatregelen. We leren overigens nog steeds. Het echte beeld is daarom pas medio 2018 goed beschikbaar, als al de detailonderzoeken die zijn uitgezet ook zijn ontvangen.
Waarom heb ik de Kamer dan nu al geïnformeerd? Omdat dit natuurlijk een grote opgave met zich meebrengt, ook gezien de bedragen, en een lastige discussie zal veroorzaken. Ik vind het daarom verstandig in mijn relatie met de Kamer om die daar tijdig voor te waarschuwen. Liever drie jaar te vroeg dan een jaar of een maand te laat. Ik zie het nu aankomen; ik heb nu een beeld. Vrij naar Loesje: aan het eind van mijn geld heb ik nog een stuk maand over. Dat betekent dus dat we aan de bak moeten om ervoor te zorgen dat we onze prioriteiten op orde hebben. Dit betekent niet, zo zeg ik tegen mevrouw Van Veldhoven, dat we de norm gaan aanpassen. Dat suggereerde zij namelijk wel. Alle situaties die boven de saneringsnorm liggen, krijgen maatregelen. Maar als na prioritering er geen geluidschermen blijken te komen voor bepaalde stukken weg, zou je bijvoorbeeld naar gevelisolatie kunnen kijken. We willen alle situaties in beeld hebben, maar we gaan wel al die regels aanpassen waarvan we nu al weten dat de maatregelen die erin staan, eigenlijk geen effect hebben. Dat is het kappen van dor hout uit de regelgeving. Dat lijkt me, eerlijk gezegd, van belang. We ontkennen echter niet dat er nog problemen zijn. Dat is de kern.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Staatssecretaris zegt in één zin twee dingen, als ik het goed heb. Ik wil dit heel helder hebben. Zij zegt dat de norm niet wordt aangepast. Er vindt dus op geen enkele plaats, voor geen enkele plek een verruiming plaats van de normen betreffende wat toegestaan is. Zij zegt echter ook dat ze wel bepaalde maatregelen eruit haalt, namelijk maatregelen die zijn voorgeschreven voor een bepaalde situatie waarin ze, naar we nu weten, niet effectief zijn. Dat lijkt me heel zinvol. Ik zie aan de non-verbale communicatie van de Staatssecretaris dat ik dit zo goed begrijp. Daar ben ik heel blij mee.
Ik heb nog een vraag over het budget. Geluid heeft ook een gezondheidseffect. Daarom doen we er iets aan. Vindt de Staatssecretaris dat een gezondheidseffect budgetgestuurd moet zijn? Dat er altijd een einde is aan de hoeveelheid geld die we op enig moment beschikbaar hebben, is één ding. Maar de Staatssecretaris schrijft in haar brief dat het budgetge-

stuurde karakter van het Meerjarenprogramma Geluidsanering betekent dat we gewoon ergens moeten stoppen. Daarmee zegt ze dus eigenlijk: ik werk aan de gezondheid zolang ik geld heb. Is dat niet in tegenspraak met waar we het net over hadden? Dat er een timingkwestie is, deel ik helemaal. Maar als je zegt dat het aan het einde van het budget gewoon op is en het stopt, zeg je eigenlijk dat gezondheid budgetgestuurd is. Wat is de reactie van de Staatssecretaris daarop?

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat zou zo zijn als het binnen een jaar allemaal opgelost moest zijn, maar dat is natuurlijk niet zo. Het feit dat ik tijdig probeer om het hele dilemma in beeld te brengen en nu al begin met een prioriteitstelling, betekent niet dat ik ontken dat er aan het einde van de rit misschien nog problemen zullen resteren. Naarmate je de problemen eerder in beeld brengt, heb je juist meer tijd om eventueel andere oplossingen te verzinnen. Maar het is wel zo dat ik op dit moment niet zomaar 800 miljoen extra gevonden heb. U ook niet, denk ik.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Zeker, maar dan hoop ik in de woorden van de Staatssecretaris te kunnen lezen dat zij wel prioriteert maar niet postprioriteert, in de zin dat ze wel begint met de ernstigste situaties en die als eerste aanpakt, maar dat ze niet al zegt dat een aantal knelpunten definitief van de lijst afvalt. Als de norm niet wordt aangepast, blijven we een opgave houden en moeten we blijven zoeken naar een goede manier om die op te lossen. Dat dat niet gemakkelijk is, deel ik met de Staatssecretaris.
Ik heb nog een technisch puntje: ik las in het rapport, op bladzijde 63, dat onderhoud en vervanging niet eens zijn meegenomen in het gat dat er al is. Laten we meteen in kaart brengen hoeveel budget we daar nog voor missen.

Staatssecretaris **Dijksma**: We brengen alles in kaart en gaan als eerste de dingen doen waar we de grootste klap mee maken. Dat lijkt mij logisch, gelet op de situatie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Topprioriteiten?

Staatssecretaris **Dijksma**: Die zullen er blijven. Maar nogmaals, ik ben nu stap voor stap het hele probleem in beeld aan het brengen, inclusief alle kwesties die nog niet voldoende belicht zijn. Daarna doe ik een voorstel welke dingen we het eerst moeten doen. Dat geeft tijd, ook voor een volgende periode, om na te denken over de vraag wat we daarna moeten doen. Maar ik heb, na die 800 miljoen budget, er niet nu opeens nog eens 800 miljoen bij. Die realiteit moeten we onder ogen zien. Ik kan dus plannen maken voor het bedrag dat ik heb. Daarmee ontken ik echter niet dat er misschien nieuwe plannen moeten komen.
Er is gevraagd naar de cumulatie van de geluids- en luchtniveaus. Kan dat? Nee, dat kan eigenlijk niet. Je kunt wel de luchtkwaliteit in beeld brengen als een totaalplaatje, en ook de geluidsniveaus van bijvoorbeeld wegen kun je bij elkaar optellen. Maar cumulatie van niveaus van verschillende bronnen vraagt om een afweging van de resulterende geluidsniveaus door het bevoegd gezag. We zijn wel bezig om regels te herzien, maar het is heel lastig om het helemaal in één stelsel te krijgen. Dat is ook wetenschappelijk gezien appels en peren vergelijken. Zo heb ik het mij laten vertellen. Het is dus ingewikkeld.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik probeer echt lucht bij lucht te houden en geluid bij geluid, maar doelde op de verschillende bronnen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ja, dat kan wel en dat gebeurt volgens mij ook. Nu begrijpen we elkaar weer.

Dan kom ik te spreken over de aanpak bij de bron. Ik denk dat ik de heer Houwers al heb geantwoord dat ruimtelijke ordening ook een heel belangrijk aspect hierin is. Daar ligt uiteraard voor een heel groot deel een rol voor bij de gemeenten. Wat betreft regelgeving is met name de Omgevingswet van belang. Het omgevingsplan is een centraal element dat ertoe zal leiden dat de verbinding tussen ruimtelijke ordening en milieu beter in beeld komt en wordt versterkt, en dat afwegingen eerder aan de voorkant van de besluitvorming kunnen plaatsvinden. Dat lijkt mij iets om in het oog te houden.
Dan ligt er nog een vraag van de heer Dijkstra over de Wet geurhinder en veehouderij. Hij vraagt zich af of die wet in bijvoorbeeld Friesland te streng wordt toegepast. De Wet geurhinder en veehouderij stelt normen die de gemeente toepast bij nieuwvestiging of uitbreiding van een veehouderij. In het geval waar de heer Dijkstra op doelt, gaat het om uitbreiding. De gemeente heeft op grond van de wet een behoorlijk ruime bevoegdheid om eigen normen te stellen. Die komen dan dus in plaats van de normen in de wet. Op dit moment zijn we op verzoek van de Kamer bezig met een evaluatie. Binnen een paar maanden komt er een eindrapport. Dan zal ik een beleidsreactie sturen. Ik wil vragen of wij dit onderwerp dan kunnen bespreken.
Ik denk dat ik hiermee aan het einde van mijn inbreng in eerste termijn ben, voorzitter.

De **voorzitter**: Dat denk ik eerlijk gezegd ook. Ik heb de indruk dat ook de woordvoerders het daarmee eens zijn. Ik stel voor de tweede termijn een spreektijd van anderhalf tot twee minuten voor alsmede een enkele interruptie. Als ik de woordvoerders zo zie, is dat meer dan akkoord. In ieder geval wel bij mevrouw Cegerek, die ik nu namens de PvdA het woord geeft. Het lukt wel hè, in die twee minuten?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA): Ja, dat moet lukken.
Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de uitvoerige beantwoording van de vragen. Ik realiseer mij dat een deel van die vragen eigenlijk bij Minister Schultz van Haegen hoort. De Staatssecretaris heeft er echter toch goed antwoord op gegeven.
Er ligt nog één vraag over luchtkwaliteit van mij open. De Staatssecretaris gaf aan dat we op een aantal plaatsen de norm niet halen: 1.900 plaatsen als het gaat om stikstofdioxide en fijnstof. Het is maar een klein deel, maar wat betekent dit op Europees niveau? Krijgt Nederland, ook al gaat het maar om een klein deel, een boete opgelegd omdat het de norm niet haalt?
Dan het grijze gebied met betrekking tot de cijfers waar TNO, het RIVM en het onderzoeksbureau Tauw publiekelijk het een en ander over hebben gezegd. De Staatssecretaris zegt erop terug te kunnen komen bij de jaarlijkse monitoring. Daar zullen we dan op moeten wachten. Ik realiseer mij dat ook dit in het verlengde ligt van de verantwoordelijkheden van de Minister. Wij zullen daar te zijner tijd op terugkomen.
Dan blijft het onderwerp houtstook over. Ik ben blij dat de uitwerking van de motie breed wordt opgepakt. Wanneer kan de Kamer een resultaat verwachten van het Platform Houtstook?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Voor D66 moet gezondheid echt centraal komen te staan in het luchtkwaliteitbeleid. Ik ben heel erg blij dat de Staatssecretaris de toezegging heeft gedaan advies te zullen vragen aan de Gezondheidsraad; ik denk dat dat ons erg kan gaan helpen bij het vaststellen van streefwaarden. Ik wil de Staatssecretaris dan ook vragen of zij daartoe bereid is.
Dan het stookadvies, bijvoorbeeld van gemeenten. Naast de app die in Nijmegen beschikbaar is, hebben we nu een prachtige luchtkwaliteitapp die landelijk werkt. In mijn eerste termijn heb ik gezegd dat gemeenten

daarmee misschien laagdrempelig kunnen aangeven dat zij adviseren om niet te stoken, ook gemeenten die daarover niet proactief adviseren. Als een eigenaar van een openhaard dat ziet, weet hij in ieder geval dat er die dag een bepaalde weersgesteldheid is waardoor het misschien beter is voor de gezondheid om niet te stoken.
Ik kom te spreken over geluidshinder. Ik neem aan dat de Staatssecretaris bij haar prioritering niet alleen kijkt naar de wegen maar ook naar het spoor, want daar komt op zo'n 400 plekken een zware overschrijding van de geluidsproductieplafonds bij. Dat is echt zorgwekkend. Ik neem aan dat de Staatssecretaris dit punt meeneemt. Zou het goed kunnen zijn om ook in dit geval te bekijken wat de gezondheidseffecten zijn en die mee te nemen als onderdeel van het afwegingskader bij de prioritering? Bij geluid heb je immers af en toe met cumulatie te maken. Dat is allemaal heel complex.
Ik ben blij met de toezegging van de Staatssecretaris dat prioritering niet betekent dat de normen worden aangepast noch dat andere dingen per definitie afvallen. Dat zou namelijk echt een heel slecht signaal zijn naar alle mensen aan wie bijvoorbeeld bij een bepaald bouwproject is beloofd dat er maatregelen zouden worden genomen. Het lijkt mij heel erg belangrijk om hen die verzekering te geven.
Dank aan de Staatssecretaris voor al haar inzet op zero emissie. Ik denk dat we daar inderdaad echt heel veel kunnen betekenen en dat we er iets moois van kunnen maken, iets waar Nederland als handelsland wat aan zou kunnen hebben.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik had de Staatssecretaris nog gevraagd welke maatregelen er oorspronkelijk in het NSL stonden. Twee daarvan zijn rekeningrijden, dus een vorm van wegbeprijzing, en een uitgebalanceerd beleid betreffende maximumsnelheden. Die twee maatregelen zijn er heel erg uit gevallen. Dat betreurt mijn partij ten zeerste. Ik ben ervan overtuigd dat er vroeger of later ook in Nederland een vorm van wegbeprijzing zal komen.
Mijn vraag over dat cumulatieve had betrekking op het volgende. Stel, je woont tussen twee snelwegen in en er komt een vliegtuig overheen. In die wijk is dan de geluidsbelasting of de luchtvervuiling veel groter. Wordt daarnaar gekeken? Kunnen we dat al? Ik heb dit eerder gevraagd. Toen konden we het nog niet. Het maakt natuurlijk enorm uit. Vooral in de buurt van grote steden vinden dit soort situaties nogal eens plaats.
Ik krijg straks vast nog een antwoord op mijn vraag over de hoeveelheid meetpunten op de trajecten waar 130 km/u mag worden gereden. Dat antwoord mag wat mij betreft ook in een brief komen.
Ik hoorde net een bedrag van 149 miljoen genoemd worden dat nodig zou zijn om geluidsschermen aan te brengen bij die 130 km/u-trajecten. Bovendien horen we van de Staatssecretaris dat er geluidsbelaste locaties zijn die wel aangepakt moeten worden, maar die nog moeten wachten op dergelijke schermen omdat het geld op is. Als dat klopt, is dat dan niet een rare volgorde? Zou je niet moeten zeggen: eerst al die geluidsbelaste locaties oplossen en als je met alle geweld toe wilt naar 130 km/u, doe je dat pas als er weer geld beschikbaar is voor de bijbehorende geluidsschermen?

De heer **Houwers** (Houwers): Ik hoor mevrouw Van Tongeren spreken over een toekomst waarin zij een vorm van wegbeprijzing ziet. Maar volgens mij is die vorm er al; we betalen immers wegenbelasting. Zou bereikbaarheid niet, net als veiligheid, als iets collectiefs gezien kunnen worden? Wat ziet mevrouw Van Tongeren precies voor zich bij dat rekeningrijden waar ze het over heeft? Allemaal tolpoortjes en zo is wellicht haar gedachte. Als zij dat inderdaad voor zich ziet, betekent dat dan dat een verzwaring van de lasten of het anders verdelen ervan? Daar ben ik wel in geïnteresseerd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben ontzettend blij met de belangstelling voor het verkiezingsprogramma van GroenLinks vandaag. De laatste keer dat er een complete doorrekening bij de programma's zat, bleek dat GroenLinks er het beste in slaagde om de doorstroming en de filedruk te verlagen en tegelijkertijd de lucht schoner te maken. Er wordt veel verschoven in dat project, maar uiteindelijk betekent het dat mensen met een modaal of anderhalf keer modaal inkomen beter af zijn. Dus ja, het kan; je kunt én de economie goed laten draaien én mensen meer gezondheid geven, én ervoor zorgen dat iedereen op zijn bestemming komt. Maar misschien moeten de heer Houwers en ik eens samen een kop koffie drinken en dan door het verkiezingsprogramma gaan.

De heer **Houwers** (Houwers): Het zou zomaar kunnen zijn dat ik dan nog meer overtuigd wordt van de reden dat ik geen GroenLinkser ben. Maar dit was geen antwoord op mijn vraag of mevrouw Van Tongeren de lasten wil verhogen of anders wil verdelen. Zij geeft wel een hele uiteenzetting, maar die lastenvraag heb ik nog niet beantwoord gehoord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik probeerde dat wel te doen toen ik zei dat modaal en anderhalf keer modaal in ons verkiezingsprogramma beter af zijn dan met het huidige beleid. Wij leggen de lasten bij bedrijven en individuen die ze kunnen dragen. Maar de voorzitter wil tijdens dit debat vast geen uiteenzetting horen van de manier waarop volgens GroenLinks de belastingdruk verdeeld moet worden in Nederland.

De **voorzitter**: Ik vroeg mij af of de heer Houwers niet zin heeft om mee te schrijven aan het nieuwe verkiezingsprogramma van GroenLinks.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Alle bijdragen zijn welkom. Kijk naar de website, daar staat een aanmeldingsformulier voor het lidmaatschap.

De **voorzitter**: Tja, mijnheer Houwers ...

Staatssecretaris **Dijksma**: Hij neemt het in overweging.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik wacht de uitnodiging af.

De **voorzitter**: Laten we eerlijk zijn: het is toch wel prettig dat u wordt uitgenodigd door GroenLinks.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor haar antwoorden.
Voor wat betreft het onderwerp geur ziet mijn fractie graag de brief en de evaluatie tegemoet.
De Staatssecretaris heeft netjes uiteengezet hoe het zit met het meerjarenplan. Die lijn steunen wij. Ik ben nog wel benieuwd wat de mensen in Oost-Nederland die ik heb gesproken hebben gemerkt als zij aan de lijn Arnhem-Rheden-Velp-Dieren-Zutphen richting Deventer, Hengelo en dergelijke zitten. Dit waren de eerste mensen die geconfronteerd werden met hinder door de extra toename van goederenverkeer over het spoor. Graag krijg ik hier nog een reactie op.
Dan kom ik te spreken over lucht. De VVD is voor schone lucht, maar niet voor gebakken lucht. In deze discussie hoor ik heel veel dingen die gewoon niet kloppen. Als de norm gehaald wordt, is het wat ons betreft klaar. Niet klaar in de zin dat we niet verder willen met schone lucht – dat doen we dan via bronbeleid – maar wel klaar met het uitgeven van schaars belastinggeld. Als het probleem is opgelost, moeten we daarmee stoppen. Ook in dit dichtbevolkte land halen we de EU-normen, op 10,1 kilometer van de wegen in het boerengebied na en 12,5 kilometer van de

wegen in het stedelijk gebied. Die feiten liegen er niet om. Ik ben blij dat de Staatssecretaris dit erkent en onderschrijft. Zelfs met het huidige beleid liggen de WHO-normen in het verschiet, zonder dat we daarvoor een depressief landje hoeven te worden. Dat is mooi. De VVD is dus voor schone lucht, dat is van belang, maar wel altijd in combinatie met welvaart en met lekker je leven kunnen leiden.
Ik ken echt niemand die geen schone lucht wil. Daarom stoort het me als partijen de feiten negeren. Sterker nog, ik word een beetje boos als partijen een probleem dat zij zien groter maken dan het is, opblazen, en vervolgens zichzelf presenteren als de enige die de oplossing hebben. Ik vind dat erg, omdat zij dan echt onrecht doen aan de feiten en bovendien de suggestie wekken dat er een groot probleem is maar dat je met hun oplossing alle gezondheidsschade kunt voorkomen. Ook als we stoppen met varen, vliegen, rijden en produceren, zal er altijd uitstoot zijn. En uitstoot betekent altijd gezondheidsschade. Daarom hebben we juist die goede balans en die normen nodig.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Dijkstra. Raad eens wie er een vraag voor u heeft.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): O, dat is een van de dames.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De heer Dijkstra doet alsof er twee keuzes zijn: of de maximumsnelheden op wegen moeten omhoog of je moet naar nul. Alsof 120 km/u en 100 km/u, en 80 km/u op de ring, niet ook mooie snelheden zijn. Dat is dus een karikatuur van wat andere partijen zeggen. En over het uitgeven van schaars belastinggeld gesproken: hoe is het volgens de heer Dijkstra wel verantwoord om 149 miljoen uit te geven aan het neerzetten van geluidsschermen op de lappendeken van stukjes snelweg waar er van 120 km/u naar 130 km/u gegaan zou moeten worden?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Dat bedrag is vandaag genoemd, naar ik meen door de PvdA. Ik herken het totaal niet. 130 km/u is namelijk de norm in Nederland en die passen we alleen maar toe als dat kan qua veiligheid, geluid en lucht. Dan doen we het, omdat het de norm is. En je hoeft natuurlijk niet 130 km/u te rijden. Zeker als je van GroenLinks bent, ga dan liever met de trein of ga naar die rechterbaan. Dan haal ik wel in, want het is ook gewoon leuk om 130 km/u te rijden, niet omdat het moet maar omdat het kan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Hoeveel mag het dan wel kosten van de VVD, opdat sommige automobilisten het leuk hebben? Hoeveel miljoen mogen we daar wél voor uittrekken?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik kan mij een motie herinneren van de heer De Rouwe. Destijds vond het CDA 130 km/u ook wel goed en interessant, maar het mocht niet te veel kosten. Volgens mij is deze motie leidend in het beleid van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): U hebt dus geen antwoord.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Nee. Het is leuk om te doen, maar iedere hobby kost geld en alles is leuk. Maar dit kan. 130 km/u is de norm in Nederland. Daar gaan we ook naartoe met z'n allen. Dat kan binnen de marges die er zijn voor luchtkwaliteit, geluid en veiligheid. Hoeveel het mag kosten? Het bedrag is beperkt en zeker niet de 149 miljoen die ik u hoorde noemen.

De **voorzitter**: Goed, we stoppen hier nu mee. Mevrouw Van Tongeren, u reageert buiten de microfoon en dat is niet prettig voor de mensen die het debat willen volgen. U bent een soort raadsheer voor de heer Dijkstra aan het worden en niemand heeft door wat u vraagt. Zo blijft het allemaal een beetje in het luchtledige. En dat is weer zonde van uw bijdrage. Dat gaan we dus gewoon niet doen.
Mevrouw Van Veldhoven namens D66 doet het via de microfoon en heeft ongetwijfeld een vraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Zeker, voorzitter. Als ik dingen hoor als «onwaarheden» en «opblazen» moet ik in één keer denken aan de bijdrage van de VVD aan dit debat. We hebben het namelijk helemaal niet over een norm die zorgt voor schone lucht. Het is namelijk de máximumgrens waar je niet overheen mag gaan, want dan is het schadelijk. Dat is dus wat anders dan schone lucht. Als de VVD echt voor schone lucht is en voor gezondheid, moeten we met elkaar gaan kijken naar streefwaarden die mede gebaseerd zijn op medisch advies. Dan weet je namelijk of je het over gezonde lucht hebt. Is de heer Dijkstra het met mij eens dat die grenswaarde een grenswaarde is, waarboven het óngezond is en dat het dus niets te maken heeft met schone lucht?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Alles boven de nul zou schade kunnen toebrengen aan de gezondheid. Dus iedere grens die je stelt, is altijd arbitrair, ook die van de WHO en ook de Europese norm, die we trouwens vrijwel halen, op die paar kilometer na. Het gaat er natuurlijk om dat je een goede balans vindt tussen enerzijds gezondheid en luchtkwaliteit, waar iedereen recht op heeft en wat je ook wilt – dat wil ik, dat willen mijn kinderen en dat wil u voor uw kinderen – en anderzijds welvaart. We kunnen immers niet zeggen dat we 100% schone lucht willen. Daarvoor zou je naar Lapland moeten ofzo, maar daar is niets. Wij hebben een vol land, met een luchthaven en een haven waar we trots op zijn en die werkgelegenheid biedt. Die werkgelegenheid zorgt voor welvaart, voor euro's die je vervolgens weer kunt investeren in de kwaliteit van de leefomgeving. Het is dus altijd een balans tussen welvaart, luchtkwaliteit en – dat voeg ik eraan toe, want dat betreft mijn eigen passie – ook gewoon carpe diem en lekker kunnen leven, zonder dat je allerlei betuttelende maatregelen voor je kiezen krijgt. Ik noem een verbod op barbecues of op het eten van vlees; ik kan de hele riedel wel opnoemen. Dat wil ik niet. Ik wil dat mensen vrij zijn in Nederland om zelf keuzes te maken. Ga naar buiten en proef de lucht: die is in Nederland echt schoner dan 20, 30 jaar geleden. Die voortgang blijft. Daar stuur ik op, maar wel via andere middelen dan bedilzucht, betutteling en allerlei verboden. Nee, dat doen we via Europees bronbeleid, want lucht houdt zich niet aan grenzen. Dat zou ook D66 moeten aanspreken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik zou bijna zeggen: een goede balans en lekker leven, zijn net als schone lucht: niemand is daarop tegen. Is er iemand hier die daartegen is? Nee! Dat willen we allemaal.

De **voorzitter**: Dit is geen referendum, mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De vraag is alleen waar de juiste balans ligt. We hebben een grenswaarde. We hebben vastgesteld dat je daar niet boven moet willen komen, omdat dan de balans helemaal weg is. We hebben een WHO die zegt dat de juiste balans op een heel andere plek ligt, als je ernstige gezondheidsschade wilt voorkomen. Ik heb hier een mooi plaatje dat laat zien hoe ver we de gezondheidsnorm die de WHO aangeeft nog overschrijden. Zou het niet heel verstandig zijn om met elkaar te kijken hoe we dichter bij een situatie kunnen komen waarin we niet zulke gezondheidsschade oplopen? Op dit moment geven we 150

miljoen uit aan 130 km/u, maar slechts een tiende van dat bedrag aan Rotterdam en Amsterdam om iets te doen aan de plekken waar we de norm overschrijden. Dan zijn we toch voorlopig nog niet klaar? Ik ga ervan uit dat de heer Dijkstra, die naar ik aanneem ook voor een goede balans is tussen gezondheid en al die andere belangrijke dingen die hij noemt, dit van harte zal ondersteunen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Dat is niet echt een vraag. De Nederlandse lucht is schoon. Met het huidige beleid en de huidige normen, de EU-normen, gaan we ook in de richting van de WHO-normen. U moet geen angst zaaien. Ik vind het jammer dat u net doet alsof wat ik zeg niet het geval is. Iedere norm is arbitrair. Op het moment hebben we te dealen in Europa met de Europese normen, niet de normen van de WHO, waar we overigens wel naartoe aan het groeien zijn. Het is echt niet zo dat de lucht in Nederland heel erg smerig is. Dat is gewoon niet zo. Dan hebt u de rapporten niet goed gelezen. Ga dat doen, zou ik zeggen.

De **voorzitter**: Er wordt van alles buiten de microfoon gezegd. Toch moet alles via de microfoon in dit debat. Daar slaagt u maar moeizaam in, merk ik.
We gaan nu echt luisteren naar het lid Houwers.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik dacht: laat ik even wachten, dan kunnen ze nog wat laatste dingen wisselen.
Voorzitter. Ik wil de Staatssecretaris bedanken voor de beantwoording. Wat mij betreft geldt hier misschien wel: goed, beter, best. Langzaam maar zeker zijn we een beetje uit de zone geraakt waarin het gevaarlijk was. Het aantal kilometers waarop we niet aan de normen voldoen, neemt af en dat is goed. De heer Dijkstra zegt dan dat de luchtkwaliteit goed is. Dat is misschien zo, maar dat is dan wel relatief goed. Die relativiteit houd je in het hele verhaal. Het zijn immers misschien wel dezelfde mensen die verlangen dat wij miljoenen uitgeven om die luchtkwaliteit beter te houden, die in hun eigen woonkamer in de rooklucht van sigaretten, sigaren en weet ik wat zitten, hetgeen ook niet bepaald goed is voor de gezondheid. Wat dat betreft is er ook een bepaalde balans, zoals mevrouw Van Veldhoven aangaf, en die balans moeten wij hier met elkaar bepalen wanneer het publiek geld betreft.
Ik denk dat we goed op weg zijn. We zetten een aantal goede stappen. Het zal echter nooit genoeg zijn, dat deel ik met de heer Dijkstra, omdat er altijd mensen zullen zijn die zeggen dat het nog beter kan. Maximaal schoon zal het wel nooit worden, maar ik ben blij met de stappen die we hier zetten en de verantwoordelijkheid die we samen nemen, want we willen inderdaad allemaal zo schoon mogelijke, betaalbare lucht.

Staatssecretaris **Dijksma**: Voorzitter. Mevrouw Van Tongeren heeft nog een antwoord tegoed op haar vraag over de meetpunten. Het lastige voor ons is dat het stelsel wordt georganiseerd onder de verantwoordelijkheid van het RIVM. De uitgangspunten zijn dus de door het RIVM onafhankelijk uitgevoerde berekeningen. De metingen dienen om de berekeningen te valideren. Het RIVM bepaalt dus zelf op welke plekken er wordt gemeten. Die meetpunten en locaties zijn naar de smaak van het RIVM voldoende om het systeem nauwkeurig te houden. Het is dus echt de verantwoordelijkheid van het RIVM. Er zijn geloof ik in totaal 82 meetpunten langs snelwegen. Of nog breder? Nou, zelfs dat weet ik niet eens precies. We hebben het in dit land onafhankelijk georganiseerd, van ons af. Het is dus echt aan het RIVM om naar die punten te kijken.
Mevrouw Van Tongeren vroeg ook nog of het klopt dat emissiemetingen maar tot 120 km/u gaan. In de officiële test voor de glossy van de autofabrikant wordt inderdaad gemeten tot 120 km/u, maar wij gebruiken de metingen van TNO en TNO meet ook bij veel hogere snelheden, naar ik

mij heb laten vertellen zelfs tot 160 km/u. Ik moet daar onmiddellijk bij zeggen dat dit uiteraard in Duitsland gebeurt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Zou de Staatssecretaris voor het inzicht van de Kamer die twee kaarten over elkaar willen leggen, dus de kaart van het RIVM met de meetpunten langs de snelwegen en de kaart van Minister Schultz van Haegen met de snelheidsverhogingen? Daaruit zal volgens mij blijken dat er slechts een of misschien twee meetpunten zijn op die trajecten. Als de Staatssecretaris dat niet wil, kunnen we het ook zelf doen. Het zijn twee bestaande kaarten. De Kamer wil die informatie graag hebben. Anders moet ik er schriftelijke vragen over stellen.
Dan mijn tweede punt. De TNO-testen zijn op de rollerbank uitgevoerd; in Nederland test TNO echt die 130 km/u niet op de weg.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik ben hier niet om de wijze waarop het RIVM zijn metingen doet ter discussie te stellen. Ik ben ook niet van plan om allerlei dingen over elkaar heen te gaan leggen. Dat is mijn vak niet. Het RIVM meet en ik moet van die metingen uitgaan. Het RIVM monitort ook. Daardoor krijgen we heel precies en voortdurend in beeld, ook na afloop, wat letterlijk de schade is. Vervolgens moeten we daarnaar handelen. Dat doen we. Ik moet die schriftelijke vragen dan maar tegemoetzien. Ik verwijs mevrouw Van Tongeren daarbij voor een deel naar mijn collega, want dit ligt niet allemaal op mijn bord. Maar dit is wat ik erover kan vertellen. De Kamer krijgt overigens nog een brief over de manier waarop we omgaan met alles wat speelt rondom softwarefraude en hoe er al dan niet op rollerbanken wordt getest. Die brief komt heel snel.
Wat betreft de emissies houd ik mij vast aan de berekeningen die we krijgen. We monitoren jaarlijks. Op die manier kunnen we ook ingrijpen. Ik denk dat het goed is dat we dit zo geregeld hebben. Het systeem werkt, want in het verleden is er ingegrepen. Het systeem werkt ook omdat ik heel precies wist op welke plekken in het land er hardnekkige knelpunten zijn die gewoon niet oplosbaar waren met het pakket maatregelen dat er lag. Op het moment dat zoiets zich voordoet, gaan we inderdaad iets doen. In dit geval deden we dat door voor Rotterdam en Amsterdam elk een bedrag van 8 miljoen euro beschikbaar te stellen. Dat is de goede manier. Zo wil ik ermee omgaan, liever dan terecht te komen in een heel technisch debat met mevrouw Van Tongeren over meetpunten. Ik denk namelijk dat het heel belangrijk is dat we die gegevens krijgen en als het nodig is er ook naar handelen En dat doen we echt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik waardeer alle goede inzet van deze Staatssecretaris. Ik ben er echt van overtuigd dat zij probeert om met de middelen die zij heeft de kwaliteit van leven in Nederland zo veel mogelijk te verbeteren. Maar het is de taak van Kamerleden om op sommige details wat meer te controleren. Er is echt een maatschappelijk debat gaande over 130 km/u. De Minister maar ook de Staatssecretaris zei dat het model wel klopt, omdat het RIVM de berekeningen met metingen valideert. Ik heb uit vrij goede bron vernomen dat er 1 à 2 meetpunten zijn op de trajecten die nu naar 130 km/u gaan. Dat vind ik best een ding om te weten, want daar wordt dan dus alleen berekend en niet gemeten. Dat punt probeerde ik hier vast te stellen. Als de Staatssecretaris mij de informatie niet kan verschaffen, wil ik mij best tot de Minister wenden, maar ik wil gewoon heel graag weten op hoeveel trajecten waar we naar 130 km/u gaan, er meetpunten staan. Ik wil best proberen om die informatie te achterhalen via een andere weg, als het voor de Staatssecretaris lastig is om mij dit inzichtelijk te maken, maar ik vind het voor mijn controlerende taak gewoon belangrijk om dit te weten.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik spreek mevrouw Van Tongeren niet tegen. Er zal altijd een aantal meetpunten zijn. Het kan zo zijn dat dat de meetpunten zijn die zij zegt. Die worden gebruikt om berekeningen te valideren. Het RIVM zegt dat dat voor hem voldoende is en het is zijn systeem. Ik ben er niet op uit om dat dan ter discussie te stellen. Als het RIVM bij wijze van spreken twee meetpunten nodig heeft om zijn berekeningen te valideren en het zegt dat dit wetenschappelijk verantwoord is, dan is dat voor mij ook zo. Het RIVM is onafhankelijk. Ik weet dat het zijn werk goed doet. Op het moment dat het meezit met alle daadwerkelijke monitoring, zit het mee en als het tegenzit, moeten we aan de slag. Dat is mijn houding. We moeten er niet voor weglopen.
In het verleden heeft overigens de Minister laten zien dat zij precies hetzelfde doet. Als uit metingen blijkt dat iets ergens niet kan, draait zij die maatregel terug. Ik denk dat dat heel goed is. Als het RIVM zegt dat er meer meetpunten nodig zijn, bijvoorbeeld vanwege snelheidsverhogingen, dan moet het zijn meetpunten aanpassen. Er is niemand die zal vinden dat dat niet mag. Maar het is wel aan het RIVM. De vraag is hier op wiens stoel we gaan zitten en ik pas ervoor om plaats te nemen op de stoel van de wetenschapper. Dat past mij niet. Dat is ook niet mijn vak.
Voorzitter. Wat gebeurt er als er een overschrijding is, vraagt mevrouw Cegerek. Grijpt Europa dan in? Het aantal overschrijdingen is relatief beperkt, zoals ik eerder al zei. We hebben er bovendien maatregelen op gezet. Daar richt de Commissie zich ook op. Die zal beoordelen of Nederland bezig is om het probleem op te lossen of dat Nederland niets doet. Als je niets doet, kun je op termijn natuurlijk problemen verwachten.
Overigens zijn er geen 1.900 knelpunten. Dat moet heel helder zijn: het waren er 125 in 2015. Het RIVM geeft altijd aan een bandbreedte te verwachten op die 330.000 knelpunten waar je eventueel extra risico zou kunnen lopen. Maar dat betekent helemaal niet dat dat risico zich ook daadwerkelijk zal voordoen. Zo moet mevrouw Cegerek dit zien. De Kamerleden moeten voorzichtig zijn met getallen en ook met bedragen. Er doen hier nu allerlei bedragen de ronde over de aanpassingen die ik niet ken. Voorzichtig dus met beweringen, zou ik zeggen.
We zullen de Kamer voor de zomer informeren over de voortgang van het Platform Houtstook.
Mevrouw Van Tongeren had nog een vraag over cumulatie van meerdere bronnen. Cumulatieve niveaus uitrekenen is mogelijk. Cumulatie vervolgens vastleggen in één norm, schijnt echter een heel ander verhaal te zijn. Dat is heel complex. Geluidsregels voor cumulatie worden herzien in het kader van de Omgevingswet. Dan kijken we daar weer naar.
De heer Dijkstra vroeg wat we doen voor de mensen die aan het spoor wonen in het oosten van het land. Mevrouw Van Veldhoven vroeg terecht of we wel voldoende middelen hebben voor met name geluidshinder veroorzaakt door het spoor. Het budget voor spoor is hoger dan het budget voor wegwerkeer, omdat bij spoor naar verwachting meer maatregelen nodig zijn. Het spoor ligt nou eenmaal vaak heel dicht langs bebouwing en het gaat over meerdere plaatsen, daar kunnen de mensen in het oosten over meepraten. Er zijn op dit moment plannen om voor Oost-Nederland saneringsplannen op te stellen. Die worden beoordeeld en geprioriteerd. Daarbij maken we geen principieel onderscheid naar gebieden. We moeten het op die manier doen. Ik weet dat deze discussie al heel lang gaande is. Ze is niet nieuw, maar men gaat nu aan de slag met echte voorstellen. Uiteindelijk zullen we moeten bepalen waar we vanwege de grootste problemen het eerste aan de slag moeten. Dat is hoe we het gaan doen.
Er zijn in tweede termijn veel dingen gezegd, voorzitter, maar niet alles betrof een vraag aan mij. Ik denk dat ik alle vragen beantwoord heb.

De **voorzitter**: Dat is een heel juiste conclusie, Staatssecretaris. Heeft mevrouw Van Veldhoven toch nog iets, ondanks deze uitgebreide informatie-uitwisseling?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): We hebben ontzettend veel informatie uitgewisseld. Om een paar puntjes op de i te zetten, wil ik graag een VAO aanvragen. Dan kan ik daar mijn laatste vraag stellen en kan de Staatssecretaris op tijd in Parijs zijn.

De **voorzitter**: Hoe coulant is dat.
We gaan naar de lijst van toezeggingen.

– De Staatssecretaris zal de Kamer een reactie sturen inzake het actieplan over luchtkwaliteit van Milieudefensie en daarbij aangeven of de daarin genoemde acties haalbaar en effectief zijn.
– De Staatssecretaris zal met de Gezondheidsraad overleggen over streefwaarden voor luchtkwaliteit en de Kamer daarover informeren.

Is dat zo ongeveer voor het zomerreces?

Staatssecretaris **Dijksma**: Ja.

De **voorzitter**: – De Staatssecretaris zal de resultaten van het overleg met het Platform Houtstook voor het zomerreces aan de Kamer sturen.
Mevrouw Van Veldhoven heeft namens D66 een VAO aangevraagd. Dat zullen we inplannen op een nader te bepalen datum.
Ik dank de Staatssecretaris, haar ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune, de bode, de stenograaf, de mensen die het debat via de media volgden en de geachte woordvoerders.

Sluiting 16.22 uur.